

**VIDAL ANTONIO DE AZEVEDO COSTA**

**VISÕES ASCENDENTES**

**Fragmentos do olhar curitibano aos mais leves que o ar**

*Dissertação apresentada como  
requisito parcial para a  
obtenção do grau de Mestre, ao  
Colegiado dos Cursos de Pós-  
Graduação em História da Uni-  
versidade Federal do Paraná,  
sob a orientação da Prof. Ana  
Maria de Oliveira Burmester.*

**CURITIBA, 1997**

## AGRADECIMENTOS

A presente dissertação é o resultado de um processo que começou, sem que então eu soubesse, durante uma aula ministrada pelo Professor Nicoulau Sevchenko, a mais de cinco anos. Leituras subsequentes, e conversas com amigos e professores, somaram-se a um interesse confesso pelo céu e tudo que nele habita, ou veio a habitar, formando uma concepção frágil, mas que iria amadurecer. Para isso contribuíram muitos, mais do que eu poderia agradecer neste pequeno espaço, mas alguns não podem deixar de ser mencionados.

A mais que amiga Eloísa, que não reconhece que deu o primeiro empurrão. O colega e amigo Johnni, que ajudou a manter a altura e evitar a queda tantas vezes. A amiga, colega, e revisora Maria Christina, companheira de outras viagens, que ajudou nos primeiros preparativos, realizou os reparos e vive sugerindo viagens futuras. Os amigos e colegas Pedro do Rosário, Elizabete e Claudio, Antonio Cesar, o professor Magnus, meus colegas de curso Marília, Alessandra, Janaína, Renata, Carla, Dani, Marcelo Willer, Luís Fernando, Antonio Paulo, Gabriel e Tony, entre outros, que contribuíram com mapas e provisões, sugeriram pontos de parada e acompanharam as notícias de meus progressos. O colega explorador e amigo Marcelo, também companheiro de outras expedições, e todos os amigos da Casa da Memória, que suportaram pacientemente meus sobrevôos para coleta de informações.

A minha família que, à sua revelia, viu-se forçada a embarcar junto nesta viagem, mas sempre me ajudou de todas as formas possíveis.

Também à CAPES, sem cujo apoio os longos meses de pesquisa não teriam podido chegar a bom termo.

Por fim, meus agradecimentos vão, em especial, para o Professor Francisco Paz, cuja ausência torna para sempre incompleto este trabalho, pela impossibilidade que ele venha a ver meus resultados e dar-me o privilégio de suas opiniões.

E, em particular, agradeço à amiga e orientadora, Professora Ana Maria Burmester, que, mais do que todos (eu inclusive), confiou na conclusão desta expedição. Exploradora experiente, sua ajuda foi inestimável para evitar que meu aeróstato se desgovernasse, devolvendo-o sempre a uma rota segura.

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO</b>	<b>06</b>
<b>2. BALÕES IMAGINÁRIOS E VIAGENS SONHADAS, imaginação tornando-se referência: Júlio Verne e Augusto Zaluar</b>	<b>18</b>
<b>3. PRIMEIROS OLHARES, o deslumbramento e crítica diante do milagre da “aerostação”</b>	<b>64</b>
<b>4. A MIRAGEM REDESCOBERTA, O dirigível e o zepelim como instrumentos do reencantamento do olhar</b>	<b>112</b>
<b>5. CONCLUSÃO</b>	<b>175</b>
<b>5. ILUSTRAÇÕES</b>	<b>183</b>
<b>7. TIPOLOGIA DAS FONTES</b>	<b>194</b>
1 - Periódicos	194
2 - Publicações do período	194
3 - Acervos	194
4 - Artigos do período	195
<b>8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>199</b>
1 - Livros	199
2 - Artigos	201
3 - Ilustrações	202
<b>9. REFERÊNCIAS TÉCNICAS</b>	<b>204</b>
1 - Livros	204
2 - Vídeos	205

*"E pur, se muove!"*

*Galileu Galilei*

*"...tem de se correr o mais depressa que se puder,  
quando se quer ficar no mesmo lugar."*

*Lewis Carroll*

## INTRODUÇÃO

*A ocasião de mostrares o teu engenho,  
ó Dédalo, é chegada.  
Minos é o senhor da Terra,  
Minos é o senhor das águas.  
As águas e a terra à nossa fuga não se prestam.  
Pelo céu os caminhos nos restam.  
Pelo céu passaremos com certeza.*

*Júpiter, ó deus do céu, perdoa a minha empresa!  
Dos astros não pretendo violar a região sagrada;  
para fugir a um senhor não tenho outros caminhos  
senão os que me rasgam teus domínios.*

*Quantas vezes desperta a desgraça o engenho!  
Quem ousaria acreditar que o homem  
dos caminhos do espaço poderia apoderar-se?*

Ovídio

O entendimento da tormenta conhecida como modernidade tem sido objetivo constantemente buscado nas ciências humanas, rendendo inúmeros esforços, muitos trabalhos brilhantes e, talvez, um igual número de tentativas frustradas. Sem desejar ver-se listada entre as últimas, a presente dissertação tomou como objeto não a experiência da modernidade em qualquer grau possível de totalidade, mas um dos elementos que, em um determinado momento, foi grandemente representativo da mesma: o balão aerostático e o seu descendente tecnológico, o dirigível. Tão pouco estes são tomados genericamente, como um estudo amplo desta invenção, mas sim estudados através dos olhares a eles dirigidos, em momentos escolhidos, e registrados sob a forma de fragmento nos periódicos de um intervalo que vai do *fin-de-siècle* ao pós-guerra e aos anos 30. Do mesmo modo, uma opção metodológica é tomada para

tornar este recorte de tempo possível, adotando um enfoque sobre o fenômeno dividido em quatro momentos: o da análise da criação do vocabulário de imagens usado para referir-se ao objeto, o do primeiro contato com o mesmo, o de um olhar mais frio e crítico e, por fim, o de um reencantamento. Feita esta divisão em quatro campos, separados em capítulos distintos, um último recorte se faz necessário: o do ponto de observação privilegiado do olhar a ser estudado.

A escolha de Curitiba, além da facilidade de acesso às fontes pretendidas, tem a conotação de permitir destacar o misto de fascínio/horror, com que seus pacatos cidadãos, talvez ainda não convencidos desta era da técnica, mas já inseridos na sensibilidade dela, foram testemunhas do maior dos prodígios desta era recém-nascida: o homem-voador.

O principal referencial teórico-metodológico adotado para a investigação deste fenômeno está nas considerações propostas por Paul Virílio<sup>1</sup>, através de sua investigação relativa à história da tecnologia e suas repercussões. Seu trabalho parte do princípio de que as conquistas tecnológicas são fatores de alcance extenso em termos de interferência na continuidade social. Neste contexto, a velocidade, bem como a especificidade do transporte aéreo, alteram (ao mesmo tempo que se vêem resultado de) todo o quadro de aceleração da história e de desintegração das realidades (enquanto conceito), promovido neste século. A abordagem de Virílio procura definir os fenômenos técnicos como agentes de mudança na percepção do espaço e da temporalidade, tanto por parte de seus usuários como daqueles cuja relação não passe da observação inerte.

---

<sup>1</sup> VIRÍLIO, Paul. O espaço crítico. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1993.  
Guerra e cinema. São Paulo: Página Aberta, 1993.

Como tentativa de entendimento da Modernidade, esta conceituação estaria incompleta sem um referencial que ancorasse o sentido do moderno, dando-lhe uma base se não sólida, pelo menos suficientemente estável para permitir trabalhar com o mesmo, algo que constitua a cesta do aeróstato, de onde possam ser feitas as observações. Para isso, Walter Benjamin<sup>2</sup> fornece o arcabouço teórico, por suas inquietações acerca das profundas alterações sofridas pelo mundo ocidental desde o final do século XIX, bem como por suas considerações sobre as interferências da tecnologia como força de modernidade, termo cujo uso excessivo torna necessário recorrer a definições mais precisas. Visto, porém, que quaisquer tentativas de definir modernidade falham em abarcar o significado do termo em sua totalidade, torna-se muito mais uma questão de estabelecer os limites nos quais o conceito será tomado do que uma tentativa de resolvê-lo em definitivo. Assim, para dar conta, dentro destes limites estabelecidos, deste conceito fluido de Modernidade, outras referências tomadas que merecem destaque são os trabalhos de Marshall Berman<sup>3</sup> e de Francisco Foot Hardman<sup>4</sup>, cujas perspectivas complementares fornecem uma trajetória para as observações aéreas dos horizontes modernos ou, mais precisamente, uma rota para o balão explorador.

Berman toma a modernidade como ato de destruição; no qual o homem faustiano (o industrial ou grande capitalista), destrói uma realidade em nome da construção de uma outra, que é prontamente identificada com um futuro de natureza necessária e inescapável para o destino da civilização. Para ele o ato confessado de

---

<sup>2</sup> BENJAMIN, Walter. A obra de arte na época de suas formas de reprodução, In: OS PENSADORES. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

\_\_\_\_\_. A modernidade. In: OBRAS ESCOLHIDAS. vol. 3. São Paulo: Brasiliense, 1981.

\_\_\_\_\_. Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, 1995.

<sup>3</sup> BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar. São Paulo: Cia. das Letras, 1986.

<sup>4</sup> HARDMAN, Francisco Foot. Trem fantasma: a modernidade na selva. São Paulo: Cia. das Letras, 1991.



construir o futuro mascara a realidade da destruição permanente do presente, tornada um objeto de fascínio por parte dos seus realizadores. Seus exemplos escolhidos, em especial a Paris sob o processo de reconstrução desencadeado pelo Barão Haussmann e a São Petersburgo, cidade síntese do moderno<sup>5</sup>, descrita pela literatura russa, oferecem exemplos de uma realidade que se desintegra no processo mesmo de construir-se, ou de buscar realizar-se em uma permanente reconstrução. Esta visão do moderno como processo de construção destrutiva de mundo ajuda a definir os contornos de uma época fragmentada pela aceleração, tanto no século XIX como no XX.

Já Foot Hardman<sup>6</sup> não vê a modernidade senão como construtora de fantasmagorias, em que as realizações do capital se dão não pela força da necessidade mas antes por um poder sem disciplina ou conhecimento, cujas obras, destinadas ao abandono, realizam-se como ruínas. Por comparação a imagem da modernidade como busca de velocidade de Paul Virilio parece um desvario otimista, mas ela também traduz uma experiência de perda, em que a aceleração do tempo contribui para um permanente atropelo do criado por um criador sempre insatisfeito, em busca de acelerações ainda maiores. Mais do que apenas viver em requintados mausoléus, é sua própria civilização que esses Faustos transformariam em cemitério de suas obras inacabadas e já abandonadas à beira do caminho, condenadas a um esquecimento que cumpre à História evitar/negar. Neste contexto, o gigantismo da obra é necessário por produzir o assombro que garante a aceitação voluntária da experiência de perda e desintegração, tornando-se portanto cúmplice do processo.

---

<sup>5</sup> Coincidência ou não, fundada à mesma época de Washington D.C., e sob as mesmas inspirações faustianas de transformação.

<sup>6</sup> Que assinala seu reconhecimento à percepção de Berman no prefácio de "Trem Fantasma".

Mas, em meio a esses escombros, frutos de guerras arrasadoras ou colossos incompletos, um sonhar elusivo permanece e até, por vezes, prospera, ainda que como objeto de fetiche ou de espanto na *exhibitio* universal burguesa. O sonhador transformado em criador e suas criaturas tornadas possíveis pela era tecnológica, ambos persistem mesmo que às custas de fornecerem os instrumentos de realização da máquina construtora e destruidora faustiana. E o onírico, que sobrevive nestes fragmentos de sonhos tornados realidades, exerce um elemento adicional de fascínio sobre tantos quantos o presenciem.

No caso do sonho de voar, este poder é ainda mais caracterizável, pois advém de uma fantasia monadária<sup>7</sup> cujas origens são difíceis de traçar, antecedendo provavelmente em milhares de anos a cultura ocidental (responsável por sua concretização), e que guarda com ela uma relação singular. Embora não possua vínculos exclusivos com o Ocidente, a manifestação do sonho de voar nas civilizações formadoras da ocidentalidade é inteiramente diferenciada, pois tem na sua matriz um ato de vontade e inventividade. Nas tradições culturais do meio ou do extremo Oriente, o vôo humano, embora comum, é sempre o resultado da sujeição do homem ao desejo dos deuses, nunca o produto de uma ação humana.

No poema épico de Gilgamesh<sup>8</sup>, o personagem Enkidu já voava pelos ares, nas garras de bronze de uma águia mítica. A caminho da "*morada dos deuses*", depois de voar por quatro horas, ele viu "*... a Terra como um jardim e o mar como o*

---

<sup>7</sup> O sonho de voar constitui uma presença que acompanha a humanidade desde tempos imemoriais, assim como, para Benjamin, o faz o sonho da sociedade sem classes. Em ambos os casos, a materialização destas manifestações do desejo coletivo foi decepcionante ou, na melhor das hipóteses, de sucesso duvidoso, visto que (no caso do vôo) o desejo de libertação do solo nunca deixou de ser condicionado a um aprisionamento dentro de uma máquina, tendo com o tempo se transformado, além disso, em mera forma de transporte.

<sup>8</sup> Herói mesopotâmico, Rei de Uruk, filho da deusa Aruru, cujo mais antigo registro está em 12 placas de argila, escritas em acádico, encontradas em Kuyundjik e pertencentes à grande biblioteca do rei Assurbanipal.

*córrego de um jardineiro*"<sup>9</sup>, uma citação extremamente precisa de um olhar que se faz ascendente, sobrevoando o mundo a grande altitude. Mas a sua aventura é também produto de uma dádiva dos deuses, de quem ele recebe o seu transporte. E, além disso, pode ser descrita como tendo um fundo alegórico: ele ascende aos céus (morada dos deuses) para buscar a imortalidade (privilégio divino). De qualquer forma, seu ato de voar não é um desejo íntimo, mas uma submissão a forças que não são suas e que o conduzem sem que ele possa exercer qualquer controle.

Como este, outros mitos podem ser encontrados que possuem a mesma característica: mesmo quando o desejo íntimo do personagem é a motivação inicial para a sua ascensão aos céus, esta nunca pode dar-se senão como resultado direto de uma mediação divina. O céu é, assim, o lugar privilegiado dos deuses, onde o homem só entra por intermédio de uma ação destes, e não o contrário.

Mais do que em qualquer outro lugar, no Ocidente o desejo de voar apresentou-se desde a sua origem mais como uma possibilidade de realização humana do que como o resultado de intervenção sobrenatural. O mito exemplar é o de Daedalus e Icarus, que descreve um processo inventivo e não místico: a criação, por parte de um ser humano, de um artefato com o qual este pôde alçar vôo por suas próprias forças. E embora Icarus seja vítima da criação paterna, isto se dá por represália dos deuses. Estes mostram-se ressentidos da arrogância humana e condenam o filho do inventor a pagar por sua audácia, mas somente quando a temeridade deste o leva a aproximar-se da Carruagem de Apolo (o Sol)<sup>10</sup>. É a intervenção divina sim, mas para deter o avanço da humanidade<sup>11</sup>, que não precisou

---

<sup>9</sup> Ref.: SPALDING, T.O.. Dicionário de Mitologia. São Paulo: Cultrix, 1973.

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> A tradição grega tem outro mito que oferece semelhante interpretação: o de Prometeu que, tendo criado os homens do barro úmido, à imagem dos deuses (em vingança pela derrota de sua raça, a dos

de nenhum poder sobrenatural para produzir o meio de voar, apenas de convencionais engenho e arte.

Um aprofundamento do estudo dos mitos relativos ao ato de voar demandaria uma pesquisa muito mais extensa, fugindo ao objeto mesmo desta dissertação. Pouco mais seria possível fazer do que um trabalho de levantamento, recolhendo exemplos das descrições mitológicas com as quais o ser humano descreveu este desejo<sup>12</sup>. Para evitar tais extrapolações uma outra opção metodológica é necessária: em oposição ao sonho impossível do voar em suas diversas manifestações, delimita-se o campo ao ato possível do vôo tal como é descrito ainda que de forma imaginosa ou fantasiosa, como é o caso na literatura do período. Não se trata portanto de buscar apenas os relatos “concretos” obtidos nos periódicos, mas também aqueles que, ao construírem/recriarem os cenários onde este ato é praticado, fornecem por sua capacidade de convencimento o vocabulário que a partir de então será usado na própria descrição deste real<sup>13</sup>.

Assim, quando os ventos modernos ameaçam tirar da rota o aeróstato, é preciso convertê-lo em dirigível para que o observador não se perca, controlar a altitude dos devaneios e os horizontes do olhar inquiridor. Portanto, sem desejar resolver a complexidade deste processo sonhador/criador, busca-se mais a formação

---

Titãs, pelos próprios deuses), ele atreveu-se a roubar para suas criaturas o fogo que Zeus havia escondido, sendo por isso condenado a ter seu fígado devorado por uma águia pela eternidade. Prometeu, no entanto, era um titã, filho de Iápeto e de Clímene, ao contrário de Daedalus que, na versão da lenda que sobreviveu até a nossa época, é apresentado como um artista e inventor ateniense, da família real de Cécrope, portanto, um homem sem maiores recursos que aqueles da sua própria engenhosidade. (Ref.: MITOLOGIA GREGA, São Paulo: Abril Cultural, 1973.

<sup>12</sup> Isto teria implicações não apenas antropológicas, necessitando uma abordagem do conceito de mito propriamente dito através de uma de suas correntes explicativas (do Funcionalismo ao Estruturalismo), como também de outras ordens (filosóficas, sociológicas, etc.), o que fugiria às dimensões pretendidas no presente trabalho.

<sup>13</sup> Não é sem motivo que este tipo de literatura torna-se conhecido como “de antecipação”; em muitos casos o que está se procedendo é o próprio criar da linguagem pela qual se entenderá um objeto dado. Assim, quando tal objeto torna-se de comum uso, é comum que o faça sob as formas previamente

do vocabulário que surge para exprimir as novas relações, trazidas no bojo dessa inventividade. Este conjunto de imagens e impressões muitas vezes incorretas, mas presentes no senso comum, formado a partir de categorias imaginárias que descrevem muito mais do que apenas o objeto observado e revelam uma sensibilidade da qual o capital não detém o monopólio.

Tendo o objetivo escolhido e a dirigibilidade alcançada, o traçar da rota deve ocupar-se da escolha daqueles pontos que fornecem balizas confiáveis no caminho. O vôo aerostático, nosso objetivo, é criação do século XVIII, uma culminação tecnológica de dimensões quase poéticas para uma era que gerou o pensamento revolucionário, tanto na política quanto na física ou mesmo na biologia.

Seu inventor, Joseph Montgolfier, tivera como inspiração uma folha de papel que flutuara sobre as chamas de sua lareira. Ele escreveu para seu irmão pedindo que o mesmo arrumasse tecidos de tafetá e cordas, dizendo que iria testemunhar uma maravilha do mundo. Isso foi em novembro de 1782, quando sua primeira experiência foi realizada com sucesso.

Em 4 de junho de 1783 aconteceu o primeiro vôo de um balão, na praça da vila de Anonnet<sup>14</sup>, construído com tecido e coberto de papel, queimando uma mistura de lã e palha em uma fornalha portátil. Logo após este feito os balões tornaram-se uma das diversões da moda nos últimos anos da França pré-revolucionária. Os irmãos Montgolfier chegaram a fazer uma demonstração para Luís XVI em Versalhes, carregando os primeiros passageiros vivos: um pato, um galo e

---

oferecidas no campo do imaginário ou que, pelo menos, seja descrito através destas mesmas formas. No caso, o veículo por excelência desta manifestação do imaginário é justamente este tipo de literatura.

<sup>14</sup> Até os dias de hoje, a família ainda vive na mesma vila, no interior da França, onde possuem a mesma fábrica de papel e tecidos que lhes forneceu o material para realizar o seu sonho há mais de dois séculos. Ref.: SKYBOUND. Leo van der Goot. European Media Suport & Leo v.d. Goot, 1992. 12 videocassetes (25 min.): son., color. ; VHS NTSC.

uma cabra<sup>15</sup>. O primeiro passageiro humano voou no dia 15 de outubro de 1783, foi Jean François Pillatre du Rozier, que permaneceu no ar por apenas 4 minutos. Mais tarde, no dia 21 de novembro do mesmo ano, du Rozier e o Marquês de Darland realizaram o primeiro vôo livre, que durou 25 minutos. A França a partir de então foi tomada pela mania dos balões. Mas o balão de ar quente durou pouco em sua febre, logo superado pelos balões de hidrogênio que podiam permanecer no ar por muito mais tempo e que eram de construção muito mais simples<sup>16</sup>. Foram balões de hidrogênio que forneceram a primeira plataforma móvel de observação usada na guerra<sup>17</sup> e também que percorreram o mundo em caravanas circenses, apresentando em todos os cantos, onde a civilização havia chegado, a maravilha da conquista dos ares. E foram balões de hidrogênio que formaram a frota lançada por Júlio Verne em suas obras, inflamando a imaginação de tantos quantos o leram.

Este é o objeto do primeiro capítulo desta dissertação, onde é abordada a construção da matriz desta sensibilidade em relação ao fenômeno do que então era chamado de “aerostação”. São buscadas as fontes constitutivas de um repertório de imagens pelo qual é representado este objeto específico, tendo como referência a análise do texto ficcional de Júlio Verne<sup>18</sup> e do escritor português naturalizado

---

<sup>15</sup> Diante daquele rei, que contribuíra para a Revolução Americana, aquela demonstração pode muito bem ter tomado a forma de um triunfo da física do seu tempo anunciando as grandes possibilidades do futuro, mas seria um futuro que nem ele nem a sua corte viveriam para ver.

<sup>16</sup> Somente na atualidade, com tecidos modernos e o gás de petróleo líquido engarrafado, usado nos motores, é que o balão de ar quente recuperou a sua posição dominante no campo dos aerostatos. Ref.: Ibid.

<sup>17</sup> Durante a Guerra da Secessão americana (1861-65), pelo exército da União. Ref.: DREAMS OF FLIGHT. Bill Bishop. Sherman Oaks, CA: Sunset Media Group, 1994. 12 videocassetes (25min.): son., color.; VHS NTSC.

<sup>18</sup> VERNE, Júlio. Robur, o conquistador. Rio de Janeiro: Fase, 1982.

\_\_\_\_\_. O senhor do mundo. Rio de Janeiro: Fase, 1982.

\_\_\_\_\_. A ilha misteriosa. Rio de Janeiro: Fase, 1980.

\_\_\_\_\_. Da Terra à Lua. Rio de Janeiro: Fase, 1980.

\_\_\_\_\_. Ao redor da Lua. Rio de Janeiro: Fase, 1980.

\_\_\_\_\_. Cinco semanas em um balão. São Paulo: Círculo do Livro, 1995.

\_\_\_\_\_. Paris no século XX. São Paulo: Ed. Ática, 1995.

brasileiro Augusto Emílio Zaluar<sup>19</sup>. Estes autores do período são tomados não como os responsáveis únicos pela constituição deste vocabulário imagético, mas antes como agentes exemplares, embora não singulares, de um processo pelo qual houve a formação do universo simbólico do período, em relação à ciência e à tecnologia.

Concluída esta etapa, passa-se a uma abordagem mais empírica do tema e, dada a amplitude temporal, a opção por um recorte cronológico específico dá lugar à escolha de três episódios distintos, fragmentos, cada qual representante de um momento diferenciado da relação entre o olhar, informado ou não, e o seu objeto de fascínio. Estes três momentos, por uma razão metodológica, são tratados nos capítulos seguintes, tomando abordagens ligeiramente diferentes.

No capítulo dois é trabalhado o deslumbramento do primeiro contato com o voar<sup>20</sup>, visto sob o ângulo de uma análise comparativa entre as sensibilidades de duas cidades, Curitiba e São Paulo, tal como foram reveladas pelo olhar da crônica jornalística de então. O contraste entre as mesmas oferece um contraponto para a análise, acentuando as distinções entre os olhares medidas pelo nível de seu distanciamento. Como contraste adicional, é procurado também um outro momento, o da retomada de contato com o voo aerostático<sup>21</sup>, testemunho de uma revisitação tardia e decepcionante, desta vez tomando apenas o olhar curitibano como objeto de estudo para salientar a sua alteração e a reação que sofreu neste novo momento. Por intermédio desses episódios analisados, é possível recolher evidências da interferência de um imaginário constituído a partir de elementos abstraídos da própria

---

<sup>19</sup> ZALUAR, Augusto Emílio. *O Dr. Benignus*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1994.

<sup>20</sup> Ascensão de Theódulo Ceballos, 1876.

<sup>21</sup> Voo de Maria Aída, em 1909.

literatura ficcional previamente estudada. Como fundamentação para o conceito de imaginário, foi adotada a obra de Cornelius Castoriadis<sup>22</sup>.

O capítulo seguinte irá abordar um fragmento adicional, que se distingue dos demais por seu caráter extraordinário. Para recolhê-lo é preciso avançar ainda mais no tempo, para o reencontro final com uma sensação renovada de assombro, diante da visão do maior objeto aéreo jamais construído<sup>23</sup>, uma aeronave muito diferente, mas que resgata o mesmo vocabulário de imagens outrora usado para descrever o primeiro contato da cidade com o mais leve que o ar, um vocabulário advindo também da mesma matriz ficcional e imaginária.

Da ponte de comando deste frágil dirigível se é tentado a prosseguir a exploração; mas do alto, com o olhar alcançando apenas um pouco adiante no tempo, testemunha-se com o fim dos grandes zepelins<sup>24</sup> o terminar de um sonho. É a transfiguração em fantasma desta outra grande realização imaginada e realizada pelos engenheiros do dezenove, sua derrota previamente anunciada por Verne<sup>25</sup> diante daquela que constitui sonho muito mais antigo, a construção de uma verdadeira máquina de voar, o mais pesado que o ar. No entanto, a batalha final deste sobre aquele ainda não foi travada pois, tornado em fantasmagoria, o balão e o dirigível nem por isso perderam sua carga simbólica, recuperando ao contrário contornos ainda mais imaginários. Neste aspecto, os registros fotográficos da passagem do zepelin por Curitiba permitem ainda uma última análise, pois o recolhimento do material fotográfico do período revela uma grande riqueza de exemplos de relevância para a percepção da intensidade com a qual este olhar buscou capturar, até as raias da fraude

---

<sup>22</sup> CASTORIADIS, Cornelius. A instituição imaginária da sociedade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.

<sup>23</sup> O dirigível Hindenburg, em 1936.

<sup>24</sup> Após o desastre do mesmo Hindenburg, em 1937.



se necessário, o momento e o sentido deste derradeiro contato significativo. É o sonho que sobrevive, ou que dá substância e faz sobreviver o fantasma esquecido, vestígio das realizações faustianas de eras passadas.

Mas a hora de conclusões ainda não é chegada, é preciso antes subir na primitiva cesta do aeróstato, sobre o qual o controle mantido é apenas nominal, e começar a viagem, desejando, antes de soltar as amarradas, que ecoem ainda uma vez os versos do "*Eros*", dedicados a um inventor que sonhou ser livre, a qualquer preço...

*Voa entre o céu e o mar  
e cuidado com o vento.  
Que as tuas asas te levem  
onde o sopro do vento te levar.*

*Ovídio*

---

<sup>25</sup> Em "*Robur, o conquistador*".

## BALÕES IMAGINÁRIOS E VIAGENS SONHADAS

**Imaginação tornando-se referência: Júlio Verne e Augusto Zaluar.**

*Lembro-me dum sonho da minha infância: eu estava deitado no berço e um abutre, voando ao meu encontro, abriu-me a boca e várias vezes me roçou os lábios com as asas, como presságio de que eu dedicaria a minha vida ao voo.*

*Leonardo da Vinci*

*E o homem, tendo conquistado a terra,  
há de erguer-se aos céus...  
e alcançar as estrelas*

*Michel de Nostre Dame*

*Nesse tempo, confesso, meu autor favorito era Júlio Verne... escritor verdadeiramente grande... nas suas concepções audaciosas eu via, sem nunca me embarçar em qualquer dúvida, a mecânica e a ciência dos tempos do porvir, em que o homem, unicamente pelo seu gênio, se transformaria em um semideus.  
(...)*

*Com o Capitão Nemo e seus convidados explorei as profundidades do Oceano... com Phileas Fogg fiz em oitenta dias a volta do mundo... com Heitor Servadoc naveguei pelo espaço...*

*Santos Dumont, "Os meus balões"*

A ligação palpável entre a realidade construída e a imaginada é, em algumas das criações humanas, acentuada perceptivelmente. Isto pode ser constatado mesmo no campo do desenvolvimento de tecnologias, embora a proximidade deste com as ciências ditas "objetivas" tenha a tendência de encobrir esta relação. É comum ver ser atribuída uma nova invenção a um desdobramento inevitável de todo um conjunto de possibilidades técnicas previamente dadas, sem que se dê crédito às

influências do universo do imaginário, mesmo quando confessadas pelos agentes da própria invenção. Neste sentido, o encontro entre as múltiplas facetas do imaginário de uma civilização e as suas correlatas no espaço de criatividade da mesma é, por si só, um tema inesgotável de estudos.

Mas a sobrevivência de uma idéia não provém apenas das mentes criativas de uma sociedade ou de um grupo dados, visto serem eles próprios membros da dita sociedade e, como tais, recipientes dos elementos da sua cultura. Assim sendo, sua criatividade ficaria atrelada à dimensão do seu vocabulário cultural, isto é, do campo de interesses mantidos vivos e em permanente interação pela sua civilização. A matriz deste vocabulário não é uma só e não pode ser esgotada em uma única análise, por mais pormenorizada que esta fosse. Metodologicamente, reconhece-se como necessário optar por formas específicas formadoras desta matriz, como é o caso da arte e, em especial, da literatura de uma determinada cultura em um dado período. Não se trata de entender esta manifestação artística como a formadora por excelência do imaginário de uma sociedade, visto que a mesma não pode ser abstraída da realidade e das influências que o próprio imaginário desta exercem sobre ela. A relação estabelecida deve ser entendida como dialógica, resultante de elementos que estão em interação permanente e que se modificam constantemente. Outras perspectivas de análise são descortinadas, tomando-se outras direções e percorrendo o caminho em outros sentidos, mas ainda que possa haver desvios é necessário optar por uma rota, um olhar particular que conduza a narração.

A idéia da literatura ficcional como fonte constante de elementos formadores do vocabulário usado para descrever objetos reais, é recorrente em estudos que procuram analisar as construções do imaginário de uma determinada sociedade e a forma pela qual este imaginário influencia o seu entendimento destes

mesmos objetos. Essa abordagem é tanto mais produtiva quanto mais neófito seja a relação estabelecida entre o observador e aquilo a que ele dirige seu olhar, pois é nesses casos de encontros inéditos que a falta de um vocabulário próprio acaba por incitar mais freqüentemente o uso das representações imaginárias (e/ou ficcionais) para tratar com esses fenômenos que escapam ao campo da experiência pessoal.

Assim, tendo se tomado como objeto, não apenas uma novidade histórica, mas também uma construção que já habitava o universo da imaginação por milênios antes da sua efetiva inserção no mundo real, fica ainda mais evidenciada a adequação de uma análise que procure encontrar exemplos da matriz usada como referência.

A literatura ficcional do século dezenove é profícua em citações do mais leve que o ar. Esta invenção, verdadeiro atalho para a conquista do espaço aéreo sem necessidade de máquinas voadoras, inflamou a imaginação de vários autores cuja obra contribuiu, por sua vez para ampliar as dimensões do próprio fenômeno. Esta apropriação do tecnológico pela literatura testemunha o nascimento de um novo gênero literário que o abraça como objeto de dramatização, conferindo-lhe até as dimensões de condutor do enredo. Assim como a metrópole, o aeróstato assume esta posição privilegiada nos textos de autores como Edgar Allan Poe, que chega a afirmar em um dos seus contos, em 1844, que...

*The great problem is at length solved! The air, as well as the earth and the ocean, has been subdued by science, and will become a common and convenient highway for mankind*

(...)

*This is unquestionably the most stupendous, the most interesting, and the most important undertaking, ever accomplished or even attempted by man. What magnificent events may ensue, it would be useless now to think of determining.*<sup>25</sup>

<sup>25</sup> “O grande problema foi enfim resolvido! O ar, assim como a terra e o oceano, foi subjugado pela ciência, e tornar-se-á uma via comum e conveniente para a humanidade. (...) Esta é,

Mas, embora afirme ser inútil tentar imaginar o que lhe aguarda no futuro, é exatamente isso o que ele faz, extrapolando as possibilidades que os recursos de sua época lhe oferecem para revelar outras, ocultas sob o véu dos aperfeiçoamentos tecnológicos que só a fé no futuro poderia garantir-lhe que viriam. Esta característica de sua obra não deixou de ser observada pelos seus contemporâneos e divulgadores, como o ilustrador simbolista Odilon Redon, que dedicou-lhe uma série de seis trabalhos à época do lançamento de suas obras na França. Em uma das litografias, intitulada “O olho, como um estranho balão, dirige-se para o infinito” (ver ilustração nº 1), o sentido da obra de Poe é apresentada sob a forma de um aeróstato significativamente transfigurado, a um só tempo máquina criada e olhar perscrutador sendo levado cada vez mais alto. Assim como o homem perdido na multidão, o balão parece representar um sentimento moderno de perda de apoio e, portanto, de referência. Solto, levado pelo vento para onde ninguém sabe, mas tendo o olhar dirigido não para o mercado, e sim para o que está além... o infinito. Este Poe, cujos textos, onde o fantástico muitas vezes se vê entremeado tanto pelo onírico quanto macabro, e que é quem inaugura o romance policial, também está envolvido com uma outra das formas da literatura ficcional contemporânea: a ficção científica.

Outros, antes dele, já haviam escrito fantasias onde elementos mais tarde comuns na ficção científica estariam presentes, como viagens espaciais. É o caso do livro “*Somnium*”, escrito pelo físico, astrônomo e astrólogo Johannes Kepler (responsável pela descoberta das leis do movimento planetário), que imagina uma

---

inquestionavelmente, a mais estupenda, interessante e importante realização jamais conseguida ou mesmo tentada pelo homem. Que magníficos eventos poderão advir disso, seria inútil agora tentar determinar.” (T. do autor) - POE, Edgar Allan. The ballon-hoax, in Sixty seven tales. London: Leopard Books, 1995, P.418-425

viagem à lua<sup>26</sup>. Mais tarde, o escritor, aventureiro e espadachim Cyrano de Bergerac (personagem real no qual foi baseado o outro, muito mais famoso), escreveria ainda um trabalho satírico chamado "Viagem à Lua" (publicado como "O outro mundo", em 1657), em que chegava a propor o uso de um foguete para ir ao nosso satélite. O tema das viagens planetárias como veículo para a sátira social também foi usado por Daniel Defoe em "The Consolidator" (1705)<sup>27</sup>, e pelo próprio Voltaire em "Micromegas" (1759), onde um gigante vindo da estrela Sírius visitaria a Terra e Saturno, usando suas observações como crítica para os regimes europeus da época<sup>28</sup>. Entretanto, apesar da temática falar da realização de feitos impossíveis para as tecnologias conhecidas a estes autores, não há especulações técnicas ou científicas envolvidas nestes trabalhos que constituem esforços em análise político-social. A sátira<sup>29</sup> concentra-se na mensagem, no conteúdo crítico ou jocoso do texto, sendo as formas escolhidas um exercício alegórico. Ao contrário, o romance de ficção ou divulgação científicas, ainda que possa conter elementos de crítica social, dá grande importância à descritividade das formas futuras, sejam elas sociais, políticas, culturais e, especificamente, tecnológicas. A partir disso, pode-se encontrar em Poe um dos legítimos precursores deste gênero especulativo que, mesmo sendo tratado muitas vezes com menosprezo, como sublitteratura, está irremediavelmente ligado ao tipo de cultura que o gerou, contribuindo ao mesmo tempo para construir a linguagem técnica com a qual estas sociedades modernas vão relacionar-se com as possibilidades desta nova realidade trazida pela ciência.

<sup>26</sup> Ref.: SAGAN, Carl. A harmonia dos mundos, in: Cosmos. Rio de Janeiro; Francisco Alves. 1980.

<sup>27</sup> Publicado quatorze anos antes de Robinson Crusoe.

<sup>28</sup> Ref.: HUBBARD, L. R. Science Fiction and Satire. London: New Era Publications; 1985.

<sup>29</sup> Forma literária que remonta ao poeta romano Quintus Ennius (considerado o pai da poesia latina, 239-169 a.C.). O nome vem do latim *satura*, que significa mistura, no sentido de misturar as formas da tragédia e da comédia clássicas. Ref.: Ibid.

Talvez o maior representante daqueles que, nesta nova forma literária, contribuíram para a produção do vocabulário do universo tecnológico, Júlio Verne dificilmente pode ser considerado um autor de pouca penetração, conhecido apenas por aqueles que já tinham proximidade com o tema de seus livros. Pelo contrário, sua obra foi responsável por trazer aos seus leitores uma afinidade para com o tema de que tratavam, as conquistas da ciência. Assim fazendo, Verne abria os olhos destes que, *sem o saberem, estavam envoltos na atmosfera do seu século e eram beneficiários ou vítimas das conquistas do mesmo*. Seu olhar contaminou inúmeros outros, assim como fôra, ele próprio, atingido em sua sensibilidade pela aceleração do tempo à sua volta, na França do II Império, que Benjamin usaria como metáfora da Modernidade. Ele testemunhara a avassaladora mão do “progresso” a alargar avenidas, destruir bairros e mudar a face multicentenária de uma cidade que, se havia sido o núcleo irradiador da sociedade de corte e do ímpeto revolucionário, desejava prosseguir nesta posição em relação ao espírito da modernidade.

Ainda assim, são ingleses e americanos a maior parte dos seus personagens, demonstrando a clareza com que era capaz de encarar a realidade à sua volta, identificando talvez os elementos de modernidade que, presentes na Inglaterra e nas suas ex-colônias, eram ausentes no Império Francês<sup>30</sup>.

Nascido em Nantes em 1828, Verne se instalou em Paris com vinte anos de idade para estudar direito e passou a escrever para o teatro, sob o incentivo de Alexandre Dumas (pai), sendo que sua primeira peça, “palhas quebradas”, foi levada em 1850. Já se interessava então por descobertas científicas, e passou a estudar

---

<sup>30</sup> Londres não sofreu mudanças tão marcantes quanto as que o Barão Haussmann infligiu em Paris, mas o esforço inglês por estabelecer uma rede planetária de comunicações via marítima já havia se iniciado no século anterior. (ver: HOBBSAWM, E. J. A era dos impérios. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.)

geografia, física e matemática com o propósito de escrever livros científicos ou, mais apropriadamente denominados, “romances de ciência”.

Mas, depois de seu casamento, em 57, com Honorine-Anne-Hebe Morel, viu-se forçado a adquirir um emprego na bolsa para sobreviver. A atmosfera deste emprego o marcaria muito, influenciando-o em seu primeiro e, talvez, mais arrojado trabalho de antecipação do futuro<sup>31</sup>.

Em 1862 entregou ao editor Hetzel o manuscrito de “Cinco semanas em um balão” e, depois disso, nunca mais teve de preocupar-se com dinheiro. O livro foi um sucesso em todo o mundo, desencadeando, a partir de si, uma carreira prolífica, baseada na divulgação e na antevisão científicas, bem como na exploração romanceada dos confins do mundo, usando seus personagens tanto para extravagâncias tecnológicas, como para permitir-se descrições minuciosas de locais distantes. Mais tarde, chegou mesmo a dizer que desejava fazer pela geografia o que Dumas havia feito pela história, que não lhe interessava tanto, pois dirigia seu olhar menos ao passado que ao futuro, tanto imediato como distante.

No entanto, seu verdadeiro primeiro romance, “Paris no século XX”<sup>32</sup>, fôra uma obra recusada por Hetzel, que a considerara deprimente e desinteressante. O romance conta a trágica vida do último dos poetas da França, vivendo em uma época dominada pela ciência mas esquecida da arte e da sensibilidade. O personagem central, que leva o nome do filho então recém-nascido de Verne, vive mergulhado em um mundo onde o ato de escrever foi reduzido aos registros contábeis das grandes empresas, onde a pintura viu-se abandonada pelo desenho industrial, onde a escultura é contemplada sob a forma da construção de máquinas e a arquitetura só é vista na

<sup>31</sup> VERNE, Júlio. Paris no século XX. São Paulo: Editora Ática, 1995.

<sup>32</sup> Ibid.



criação dos grandes navios, pontes e túneis<sup>33</sup>. A arte, em fim, tornara-se um mero departamento dentro de uma academia dominada pela grandeza da ciência e da técnica. Carregando sozinho o fardo da cultura do ocidente, o poeta verniano morre à mingua sobre as lápides esquecidas dos seus afins, no cemitério de Père-Lachaise, olhando o espetáculo feérico de uma Paris opulenta e indiferente.

De longe o mais cáustico livro de Verne, ele foi não apenas recusado pelo editor, mas também oculto pelo autor, só vindo a ser impresso em 1994, no final do mesmo século onde se desenrolou sua trama. Em um texto que é pouco menos que profético, o autor descreve desde as ruas tomadas de carros motorizados até a cultura de massa<sup>34</sup>, passando pela comunicação internacional e pelas conferências simultâneas em caráter mundial via transmissores de textos. Revelando um Verne muito mais crítico do progresso e da cultura burguesa do que aquele que mais tarde tornar-se-ia conhecido, o livro estaria mais à vontade se tivesse sido escrito em meados do século seguinte, tal como o foram o “Admirável mundo novo” e “1984”. Na época em que foi escrito, 1861, seu olhar aterrorizante em direção ao futuro teria sido muito mal recebido, por isso foi esquecido, acabando por ser transformado em cápsula do tempo involuntária, a ser aberta apenas na verdadeira Paris do século XX.

No restante de seus livros, por razões que ainda estão por ser esclarecidas, Verne adota uma visão mais imediata do futuro, onde apenas as virtudes do progresso parecem ser salientadas. É este autor que tornar-se-á o mais conhecido e popularizado da civilização técnico-científica, oferecendo aos seus leitores ávidos uma multitude de invenções possíveis, imagens aventurosas e futurísticas mas, ainda assim,

---

<sup>33</sup> Qualquer referência ao Manifesto Futurista é mero caso de profecia, visto que os futuristas apareceram, como movimento, muito depois deste livro ser escrito, e muito antes dele ser publicado, não podendo portanto ter tomado conhecimento do mesmo.

<sup>34</sup> Representada por produções de vulgarização das obras do passado, em linguagem simplificada para um público “sem cultura”.

realizáveis naquele mesmo presente já enriquecido pelas possibilidades abertas pela ciência. A influência dessas imagens, que Simone Vierende chama de “efeito Júlio Verne”<sup>35</sup>, se dá pela...

*...inclusão, nítida e confessa, da ciência no discurso literário, e mais precisamente romântico... (...) ...e corresponde ao objetivo manifestado pelo editor e pelo seu autor: muitos exploradores e cientistas confessam terem descoberto a sua vocação através da leitura adolescente de Júlio Verne.*<sup>36</sup>

Isto seria possível devido à forma como a ciência é abordada no texto verniano: “Os fragmentos de ciência inseridos no romance não são incrustações ornamentais, que poderiam ser alegremente suprimidas...”<sup>37</sup>. E, embora seja possível que Verne assim o pensasse, tão pouco teriam uma função meramente didática pois, por constituírem uma interrupção constante no desenvolvimento do texto, chegaram a ser suprimidos em muitas edições para o público juvenil. O que Vierende chama de “efeito” seria mais sutil:

*A presença maciça e convincente dessa **referência verdadeira**, provoca uma espécie de **descontração**, um afrouxamento das barreiras que a razão lógica opõe a toda incursão nos domínios do sonho, do fantástico, do imaginário. Com uma racionalidade sempre exigente e sobranceira, segura quanto à seriedade da informação e do informante, as forças do imaginário se introduzem tanto na criação como na leitura, permitindo interpretações poéticas e míticas (que de resto salvam os romances de Júlio Verne do inevitável envelhecimento desse gênero de obras, pois a ciência progride, tornando rapidamente caducas as certezas ou as técnicas).*<sup>38</sup>

<sup>35</sup> VIERNE, Simone. Ligações tempestuosas: a ciência e a literatura. In: A ciência e o imaginário. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1994.

<sup>36</sup> Op. cit. p. 88.

<sup>37</sup> Op. cit. p. 89.

<sup>38</sup> Op. cit. p. 89.

A durabilidade do texto verniano é incontestável, sendo ainda hoje publicado em todo o mundo. Ele faz “...mergulhar, por meio da referência à ciência, fora da ciência”<sup>39</sup> e, com isso, atinge um universo amplo de leitores, não poucos dos quais, como Santos Dumont, serão atraídos para esse campo que promete realizações extraordinárias. Eles poderão vir a tornar-se os “cientistas” vernianos, que Verne descreve: “...o tipo é o do engenheiro, da ‘escola militante e não tagarelante’ (A ilha misteriosa), do lado portanto da técnica.”<sup>40</sup> E serão estes engenheiros que se encarregarão de mudar a face do mundo, de modo que o dezenove não possa mais reconhecer-se a não ser pela própria mudança que vai se tornar seu atributo assim como do século que o sucede.

Apenas extrapolando as conquistas de sua época, Verne foi capaz de antever, até mais do que apenas testemunhar, as mudanças pelas quais sua época passava, dentre as quais a tridimensionalização do espaço do movimento, que estava para tornar-se realidade. Do transporte à guerra, o movimento estava para fugir de sua prisão de bidimensionalidade, através de invenções que se tornaram práticas quase que simultaneamente: o submarino e a aeronave<sup>41</sup>, ambas capazes de se mover em quaisquer direções, aparentando desafiar a força da gravidade. E Verne foi um pioneiro no uso destas duas invenções como elementos de sua narrativa, mais do que apenas como componentes de um cenário. Esta é uma característica presente em

---

<sup>39</sup> Op. cit. p. 91.

<sup>40</sup> Op. cit. p. 88.

<sup>41</sup> Mais precisamente, o primeiro projeto de submarino militar data de 1800, por Robert Fulton (o inventor do barco a vapor). Seu projeto, batizado “Nautilus”, foi apresentado a Napoleão e a Nelson, sendo testado com sucesso por este último, mas ambos recusaram-se a adotá-lo. O primeiro uso militar deste tipo de embarcação foi na Guerra Civil Americana, assim como os balões. Ambos os lados usaram submarinos com algum sucesso, sendo, provavelmente, influentes, assim como o barco de Fulton e os balões, nas obras futuras de Júlio Verne. (Ref.: HOUGH, Richard. A history of fighting ships. London: Octopus Books, 1975.)

inúmeros de seus trabalhos, a existência de um mundo fechado, uma miniatura de mundo, em movimento constante: é o veículo que guarda em seu interior o aventureiro imóvel, vendo o mundo passar.

Esta figura, sempre complexa, e muitas vezes gigantesca, é um dos elementos condutores da história, um objeto construído dentro do qual é possível realizar a aventura, conduzir a trama a qualquer lugar do mundo. Desde o carro voador de “O senhor do mundo” até o barco fluvial de mil pés de comprimento de “A jangada”, romance cuja ação transcorre no rio Amazonas, estas realizações da técnica e da engenharia do dezenove estão quase sempre presentes nos trabalhos deste autor.

“A jangada” é um romance que merece uma atenção especial, por já ter sido usado como referência para uma análise de imaginário, no estudo de Neide Gondim sobre a percepção européia da Amazônia<sup>42</sup>. Neste trabalho entretanto, em que o texto verniano também serve como ponto de partida para uma análise do imaginário, a autora não estuda a grande jangada, simulacro de sociedade sul-americana, onde convivem personagens representantes de todas as etnias locais, em movimento pelo rio, carregando consigo a sua casa, ou sendo carregados por ela. Sua preocupação é o que está fora deste meio de transporte verniano, interessa-lhe o cenário pelo qual o barco se desloca e não as possibilidades abertas pela sua invenção. Seu olhar se detém sobre o olhar dos personagens que olham a paisagem à sua volta, encerrados em sua caixa flutuante. Seu objetivo, ao abordar o texto verniano é o de conhecer o olhar do autor, entendido como exemplo do olhar europeu, em relação com o objeto que, no caso, é entendido não como o movimento através do

---

<sup>42</sup> GONDIM, Neide. De como a Amazônia é revisitada pelos ficcionistas europeus. in: A invenção da Amazônia. São Paulo: Marco Zero, 1994.

rio, mas sim como o próprio rio... “*A aventura, nesse caso, seria a ventura de conhecer o maior rio do mundo*”<sup>43</sup>.

Mas nem sempre o conhecer destes locais exóticos pode ser entendido como o único tema dos textos de Verne. Muitas vezes, como nas “Vinte mil léguas...”, na “Viagem ao centro da Terra” ou na “Viagem à Lua”, os lugares de destino são tão imaginários quanto os meios de transporte usados, visto que, mesmo quando existem, como a Lua, são ainda *terra incognita* cujas descrições nos textos de Verne são produto de pura imaginação<sup>44</sup>. O objeto de Verne seria então menos o destino ou o trajeto, que a própria viagem em si. O movimento está na raiz de toda a ação por ele descrita e, embora muitas vezes este se faça sem o uso de parafernalias imaginárias<sup>45</sup>, estas ainda assim tornam-se uma marca particular do seu texto. Mesmo em “A jangada” essa marca está presente e, em seu trabalho, Gondim cita a forma como Verne descreve mais esta máquina de viajar:

...seria, na verdade, como uma parte da fazenda de Iquitos que se destacasse da margem e descesse o Amazonas, com tudo o que constitui uma família de fazendeiros, amos e servidores, em suas habitações, cabanas e choças. (*A Jangada* - p. 46)<sup>46</sup>

Mas o movimento bidimensional dos barcos, como de resto de todos os meios de transporte do dezenove, já havia sido desafiado por Verne desde cedo. Pelo menos quatro de seus livros têm como personagens, juntamente com os aventureiros, um companheiro artificial, produto do engenho de sua época e apresentado como o

<sup>43</sup> Op. cit., p. 165.

<sup>44</sup> Em “As cinco semanas em um balão” Verne chega a descrever seus personagens encontrando a foz do Nilo. E ele a coloca, como o explorador inglês da época John Speke o fez, no lago Vitória, muito embora houvesse então muita controvérsia quanto à esta afirmação, inclusive da parte do próprio colega de Speke, e o responsável pela chefia da expedição, Richard Burton. (Ref.: GRANDES EXPLORADORES de todos os tempos. Lisboa: Readre’s Digest, 1980.)

<sup>45</sup> Como é o caso em “Miguel Strogoff” que, para atravessar a Rússia, usa do trem aos próprios pés.

<sup>46</sup> Op. cit. p.164.

grande agente das mudanças futuras: o balão. Em dois destes, ele aparece apenas de forma alegórica, como alavanca para dar início à aventura. Em “A volta ao mundo em 80 dias”, Phileas Fogg realiza uma das primeiras partes da sua jornada em um balão, mas o restante da mesma serve para descrever todo o repertório de meios de transporte disponíveis no dezenove, do vapor ao lombo dos elefantes, sendo neste contexto que o aeróstato aparece. Do mesmo modo, em “A ilha misteriosa”, os aventureiros perdidos no meio do Oceano, chegam à ilha através de um balão, mas o assunto deste romance é menos a viagem - que o caráter sobrenatural que as realizações da ciência podem ter quando vistos através do óculo de alcance invertido da ignorância<sup>47</sup>.

Mas nos outros dois, a aeronave é personagem atuante, tornando-se o cenário de toda a ação, com o mundo lá embaixo passando mais como que sob a forma das imagens de um cinematógrafo. Em “Robur, o conquistador” o tema tratado através da viagem da aeronave “Albatroz” é o de uma batalha tecnológica, travada entre dois paradigmas igualmente funcionais mas fundamentalmente diferentes: o do mais leve e o do mais pesado que o ar. É o caminho que Verne aponta como inevitável para uma ação (a conquista dos ares) que não lhe parece que possa ser realizada por forças divididas<sup>48</sup>.

Mas, muito tempo antes de chegar a esta encruzilhada de tecnologias conflitantes, Verne abordaria o tema da exploração aérea de forma muito mais otimista. É o que se vê em “Cinco semanas em um balão”<sup>49</sup>, onde o aeróstato é o realizador da aventura cujo objetivo é o da descoberta, embora, assim como em

---

<sup>47</sup> Esta abordagem aparece como tema menor em outros livros de Verne como “As vinte mil léguas...” ou “O senhor do Mundo”, onde as invenções tecnológicas são, a primeira vista, entendidas como entidades monstruosas, só mais tarde reveladas em sua verdadeira natureza.

<sup>48</sup> Este livro será tratado com mais profundidade no capítulo 3, devido à sua aproximação com a temática dos grandes dirigíveis.

"Robur...", exista também a descrição da aproximação da distância e da aceleração do tempo da viagem. Em qualquer dos casos, seguir a rota destes aventureiros é avançar em uma exploração da formação de um fragmento importante da linguagem de sua época. Assim fazendo, toma-se Verne como referência, da mesma forma como seus contemporâneos o fizeram, desde que, a partir do início da década de sessenta do século passado, tomaram contato pela primeira vez com a sua obra.

O dia de 14 de janeiro de 1862 pode muito bem servir de ponto de partida, pois marcou o início da expedição do Prof. Fergusson para a África. E vale lembrar, esta viagem imaginária de "Cinco semanas em um balão" corresponde também ao começo da carreira literária de Júlio Verne, visto que este foi seu primeiro trabalho publicado. A viagem de Fergusson é, portanto, duplamente importante para a construção deste universo imaginário da tecnologia, visto constituir o primeiro ato de uma empreitada ainda maior, a da carreira literária daquele que, mais do que ninguém, foi responsável pela edificação deste universo imaginário ou, pelo menos, da divulgação do mesmo. É, pois... "*...lembrada como uma das mais audaciosas empreitadas do gênio humano.*"<sup>50</sup>... como foi apresentada por um dos personagens do mesmo livro, em suas primeiras páginas.

No momento em que foram escritas aquelas linhas, o uso de um balão para a cartografia de um continente é uma idéia revolucionária, que Verne faz questão de salientar nas reações da platéia da Sociedade Geográfica de Londres, onde a proposta fora feita. Entre os aplausos há até aqueles que duvidam da existência de tal personagem, descrito como "*...um homem tão extraordinariamente audacioso!*" (que,

---

<sup>49</sup> VERNE, Júlio. Cinco semanas em um balão. (1862) São Paulo: Circulo do Livro, 1995.

<sup>50</sup> Op. cit. p. 5.

se) ... *não existisse?* (...) *Seria preciso inventá-lo.*”<sup>51</sup>. Portanto, não havendo quem no mundo real se dispusesse a tal aventura, torna-se preciso inventá-lo, e é o que Verne faz.

Metaforicamente, Fergusson parece encarnar o próprio homem europeu, cuja audácia será responsável pela conquista de todo o mundo, tanto político quanto natural. Mas ele, este homem do ocidente, não é só modernidade: Fergusson possui dois companheiros. Um deles é o escocês Dick Kennedy, assim descrito por Verne...

*Dick falava do passado, Samuel preparava o futuro: um olhava para a frente, o outro, para trás. Daí um espírito inquieto, o de Fergusson, e uma placidez perfeita, a de Kennedy.*<sup>52</sup>

Portanto o homem ocidental não está plenamente harmonizado em sua aventura de modernidade, ele traz consigo, ainda que a contragosto, pelo menos um companheiro que não está inteiramente de acordo com a sua inventiva e que está inclusive disposto a detê-lo: “*Se a gente deixar, um dia acabará indo à Lua!*”<sup>53</sup>. Isto é o que, profeticamente, Kennedy afirma, e não há como negá-lo, pois foi exatamente o que o homem ocidental, seguindo os passos de Verne, fez<sup>54</sup>.

Ao contrário dele, o outro companheiro, de origem indefinida mas claramente humilde, manifesta um apoio veemente ao empreendimento, dando mostras de verdadeira adoração pela mesma ciência da qual tão pouco conhece. Sua presença revela um entendimento, por parte do autor, de que o movimento em direção

<sup>51</sup> Op. cit. p. 6.

<sup>52</sup> Op. cit. p. 19.

<sup>53</sup> Op. cit. p.20.

<sup>54</sup> É oportuno lembrar que as semelhanças entre o vôo lunar de Verne e aquele dos astronautas americanos é surpreendente: do tamanho do veículo e do número de passageiros até o retorno com queda no mar e resgate por um navio da marinha americana. (Ref.: DREAMS OF FLIGHT. Bill Bishop. Sherman Oaks, CA: Sunset Media Group, 1994. 12 videocassetes (25min.): son., color.; VHS NTSC.)



ao futuro é quase instintivo, sendo possível reconhecê-lo mesmo em indivíduos cuja formação careceu das vantagens possibilitadas pela origem social mais afortunada. Joe é o guardião do Dr. Fergusson, seu colaborador mais entusiástico e que abraça sempre de imediato a “loucura” do patrão. Sua posição de servo também não pode ser ignorada, pois apresenta-se não apenas como voluntária, mas sim como natural e inevitável. Por sua simplicidade, ele não pode senão tornar-se um coadjuvante na aventura da modernidade, cujo protagonista lhe dirige uma autoridade tolerante e afeiçãoada.

Identificado com essa força irresistível que procura ir além de si, este desejo de conhecer que também é o de possuir, Fergusson não pode ser detido por reclamos à sanidade, assim como não precisaria de fato de nenhum outro estímulo que não o da sua própria vontade e certeza de si mesmo. Para ele, como para o europeu do séc. XIX...

*Os obstáculos (...) existem para serem vencidos; quanto aos perigos, quem pode se orgulhar de fugir deles? (...) além disso, devemos considerar aquilo que vai acontecer como se já tivesse acontecido e ver apenas o presente no futuro, pois o futuro é somente um presente um pouco mais distante.<sup>55</sup>*

E qual é o artifício pelo qual os obstáculos ver-se-hão vencidos? O ocidente encontra o paradigma do seu universo mágico na técnica, é em um produto desta que o Dr. Fergusson procurará para seu aliado na derrota dos obstáculos impostos pela natureza: o balão aerostático.

*Com ele, tudo é possível. Sem ele, volto a ter de enfrentar os perigos e os obstáculos naturais de uma*

---

<sup>55</sup> Op. cit. p.22.

*expedição assim. Com ele não tenho de temer o calor, nem as cachoeiras, nem as tempestades, nem o **simum**<sup>56</sup>, nem os climas insalubres, nem os animais selvagens, nem os homens! Se sentir muito calor, subo; se sentir frio, desço, posso ultrapassar montanhas, transpor precipícios, atravessar rios, dominar tempestades, tocar as cascatas como um pássaro! Posso andar sem me cansar e parar sem ter necessidade de repouso! Planarei sobre as novas cidades! Voarei com a rapidez do furacão, ora bem alto, ora a cem pés do solo, e o mapa da África passará sob meus olhos no grande atlas do mundo!*<sup>57</sup>

Seu entusiasmo é necessariamente contagiante, pois ele nos fala da realização de algo que, então, era ainda inaudito. Assim sendo, sua fala só pode ser exaltada.

Do mesmo modo, aquele que realiza (ou busca realizar) a promessa de futuro no presente, é o herói por excelência desta época. E ele será tanto mais exaltado como paladino de seu tempo, quanto mais este mesmo tempo tiver atingido um reconhecimento de si próprio, isto é, quando a difusão das idéias que ajudaram a formá-lo tiver excedido a daquelas que o questionam. Em suma, quando os Fergussons forem mais numerosos, ou tiverem um discurso mais capaz de convencimento, que os Kennedys<sup>58</sup>. E poucas épocas serão mais exemplares do que o dezenove, tanto para gerar como para promover a exaltação de personagens como o descrito por Verne, que excedem os limites por nenhuma outra causa que a do próprio exceder dos mesmos, sejam eles os exploradores ou os aeronautas (no caso, ambos em um só).

Fiel aos preceitos que criou para o seu personagem, Verne descreveu a possibilidade do futuro como já realizada, fazendo por vezes o estilo de seu texto

<sup>56</sup> Vento muito quente, que sopra no Saara, do Sul para o Norte.

<sup>57</sup> Op. cit. p. 23.

resvalar para o de um documento jornalístico, ainda que de caráter imaginário. Assim, ele descreve o balão com uma precisão de detalhes que faz crer em sua existência...

*Ele o dispôs de acordo com uma forma alongada que se sabe ser preferível; o diâmetro horizontal era de cinquenta pés e o vertical de setenta e cinco; obteve dessa forma um esferóide cuja capacidade era, em números redondos, de noventa mil pés cúbicos.*

*(...)*

*...Fergusson reuniu as vantagens de dois balões, eliminando seus inconvenientes: construiu dois balões de tamanhos diferentes e encerrou um no outro...*

*(...)*

*Os dois aerostatos foram construídos com um tafetá bem fechado de Lyon, recobertos de guta-percha.*

*(...)*

*De forma circular e com um diâmetro de cinco metros, a barquinha era de vime, reforçada por uma armação de ferro e revestida em sua parte inferior por molas elásticas destinadas a amortecer os choques.<sup>59</sup>*

Muitas das edições desta obra, como de resto da maioria dos livros de Verne, vinham acompanhadas de gravuras de bico de pena, que acentuavam o caráter informativo do texto, fornecendo ao leitor um complemento visual com o qual enriquecer seu vocabulário imagético, em uma época em que o mesmo não possuía muitas fontes com as quais alimentar-se (ver ilustração nº2).

Esse cuidado não é aleatório pois, muito embora a viagem descrita seja pelo continente africano, o lugar em que a aventura transcorre é principalmente no balão. Trata-se menos de descrever o desconhecido que de nos oferecer a dimensão do objeto que nos abre a possibilidade de desvendá-lo. Esta realização tecnológica constitui a própria razão da narrativa e determina o processo com a qual a mesma vai

<sup>58</sup> No texto de Verne, a aceitação da proposta é total apenas no seio da Sociedade Geográfica de Londres. Fora da mesma, Fergusson é descrito como o proverbial louco.

<sup>59</sup> Op. cit. p.46.

dar-se. O explorador de Verne é conduzido ao seu destino por um objeto que é, ao mesmo tempo, uma criação sua (ou do mundo ao qual ele pertence) e o agente que o condena a perder-se na viagem, para a África ou para o futuro, não importa.

Do certo modo, é como o *flâneur*, que tem o lugar da sua aventura de modernidade na metrópole, criada pelo homem moderno e determinante do destino de sua viagem. Em ambos os casos o personagem se vê conduzido por um *constructo* seu, transformado em não agente, em observador, por um instrumento que age e decide por ele. O explorador vai até onde a sua máquina de voar pode levá-lo, queda-se imóvel no interior da mesma e limita-se a observar o panorama que ela lhe oferece: o “atlas do mundo”. Quanto ao *flâneur*, este move-se no interior da grande máquina de viver, a metrópole contemporânea, sem chegar a lugar algum pois permanece essencialmente no mesmo lugar, imóvel perante o desenrolar dos eventos à sua volta. Ambos são criadores e vítimas de sua criação. Assim como o “Velho marinheiro”<sup>60</sup>, estão inseridos em um drama desencadeado por um ato de rebeldia. No caso do explorador, esta rebeldia manifestou-se no desejo de transpor os limites impostos pela natureza, de ir além do conhecido. Este poderia bem ser o *leitmotiv*<sup>61</sup> do homem moderno e, portanto, do *flâneur*, quer ele se dê conta disso ou não: uma ansiedade manifesta contra o presente, uma insatisfação, um desejo de ação que leva à imobilidade... uma carência de futuro<sup>62</sup>.

<sup>60</sup> Personagem do poema de Samuel Taylor Coleridge que, após matar um albatros, é condenado a vagar incessantemente pelos mares, sem jamais conseguir aportar em terra. Trata-se de uma reminiscência da lenda do “Holandês Voador”, que teria sofrido o mesmo destino após matar um anjo em uma tempestade, devendo procurar uma vez a cada século o amor de uma mulher inocente, para ver-se livre de sua maldição. Os dois personagens são, portanto, vítimas de uma ação inadvertida que põe em marcha o drama narrado, para o qual o desenlace só pode dar-se sob a forma de uma nova ação, agora conciliatória, que nega o caráter da primeira.

<sup>61</sup> Conceito Wagneriano que era constituído pela presença de um tema recorrente ao qual o restante da estrutura musical via-se ligado, a despeito das variações melódicas.

<sup>62</sup> Para o homem aprisionado no drama real da modernidade, a ação redentora que libertara os personagens de seus contos ou mitos (como o Holandês Voador) é impossível, pois precisaria negar os princípios definidores dessa própria época: o que não pode realizar-se na História, visto não haver uma

Essa vontade é manifesta também pela busca incessante pela velocidade, pelo encurtamento das distâncias que procura trazer o outro cada vez mais próximo. A intensificação deste processo determina, segundo Paul Virilio em “O espaço crítico”<sup>63</sup>, o surgimento de uma nova categoria da realidade, a *dromosfera*<sup>64</sup>, na qual as dimensões não são tanto espaciais ou temporais, mas uma função de ambas, uma relação espaço-temporal determinada pelo binômio aceleração/desaceleração. As forças desencadeadas neste processo de aceleração buscam no limite a experiência instantânea<sup>65</sup> do outro, do distante (ou o mais próximo possível da mesma, dadas as limitações das leis da Física).

Essa é uma busca que só faz sentido no Ocidente, talvez por ser o mundo ocidental o que foi mais capaz de reconhecer-se, ao ponto de poder nomear os demais “outros”, tornando-os em objeto de seu desejo<sup>66</sup>. E enquanto este “outro” determinado é desejado, o mesmo se dá com o “desconhecido” e ainda indeterminado. A este cumpre objetivar, transformar em mais um “outro”, categorizar portanto. O esforço neste sentido não mede recursos, e o aumento permanente da velocidade, por mais estéril que nos pareça, é essencial para esta ação “moderna”.

Mas, o que autorizaria usar a imagem do balão aerostático, entre tantas outras, como signo desta modernidade? Efetivamente, para o olhar informado do fim do século XX, o voo de balão livre (sem motor) é, provavelmente, uma das imagens mais serenas e que nenhuma associação poderia ter com a velocidade. Entretanto, o

---

ação fundadora da modernidade, que se possa negar para redimi-la. A sina de vagar sem um destino ao qual chegar é, assim, imanente ao processo de movimento histórico tal como é descrito neste momento em que a criação do futuro é o empreendimento por excelência de toda a civilização, aqui entendida como a ocidentalidade.

<sup>63</sup> VIRILIO, Paul. *O espaço crítico*, p.81. Rio de Janeiro: Editora 34. 1994.

<sup>64</sup> Do grego *dromos* - corrida

<sup>65</sup> Que, para Virilio, atingiria com a televisão e o computador o seu derradeiro estágio, visto constituírem uma interface que traz o outro sem que haja a necessidade do movimento até o mesmo.

<sup>66</sup> Ou de seu desprezo, que é a manifestação oposta e complementar.

olhar informado do século XIX via nesta imagem particular algo totalmente distinto, como é observável no texto de Verne e de outros escritores do período que se referiram a este objeto tecnológico. Mesmo um Victor Hugo (em seu hino *Plein Ciel*, conclusão do *Légende des siècles*, datado de 1858-1859) não lhe ficou alheio, como é citado por Simone Vierende:

*Este navio navega a viagem sagrada!  
É a ascensão azul no seu primeiro estágio;  
Livre do antigo e vil escombros,  
Livre da gravidade, é o futuro que se inaugura;  
É o destino do homem que finalmente se evade,  
Que levanta a âncora e sai da sombra.*<sup>67</sup>

A presença de referências à ciência e à técnica na obra de Hugo também é lembrada por Danielle Chauvin<sup>68</sup>, que procura salientar a forma como ele as relaciona com a arte, em “W. Shakespeare”:

*A poesia, como a Ciência, possui uma raiz abstrata; a Ciência dela extrai obras-primas de metal, de madeira, de fogo ou de ar, máquina, navio, locomotiva, aeroplano; a poesia dela extrai obras-primas de carne e osso, Iliada, Cânticos dos Cânticos, Romances, Divina Comédia, Macbeth (...) Sem o Número não há Ciência; sem o Número, não há poesia.*<sup>69</sup>

Chauvin considera que esta relação, embora importante, não é definitiva em Hugo, que teria enfatizado em sua obra muito mais as diferenças que as semelhanças entre ciência e arte. Mas, ainda assim, o “Plein Ciel” nos permitiria considerar que, para Hugo, “A máquina voadora é filha dos cálculos e do imaginário,

<sup>67</sup> Op. cit. p.82.

<sup>68</sup> CHAUVIN, Danielle. O sábio, a máquina e o poeta romântico. In: VIERNE, S. et alli. A ciência e o imaginário. Brasília: Ed. Universidade de Brasília. 1994.

<sup>69</sup> Op. cit. p. 100.

da Ciência e da Arte”<sup>70</sup>. E esta união, impensável para o Verne de “Paris no século XX”<sup>71</sup>, constitui para Chauvin a manifestação de um paroxismo quase escatológico ...

*Esse navio lá no alto conclui o grande himeneu  
Ele quase mistura Deus com a alma do gênero humano  
Ele vê o insondável, ele o toca;  
Ele é vasto impulso do progresso em direção ao Céu;  
Ele é o ingresso altaneiro e santo do real  
No ideal antigo e selvagem.  
(...)  
Ele tem essa divina e casta função  
De compor lá no alto a única Nação  
Ao mesmo tempo primeira e última  
De conduzir o vôo no esplendor  
De fazer planar ébria de firmamento  
A liberdade na luz.*<sup>72</sup>

Portanto, esta conquista dos ares carregaria em si para V. Hugo um ideal que se poderia chamar de romântico e libertador, semelhante à imagem que Verne faz da mesma. Ele próprio iria afirmar, ainda nas “Cinco semanas...” a esperança de que “Talvez os cientistas não existam para sempre, mas sempre haverá poetas...”<sup>73</sup>. Sua percepção compartilhava com a de Hugo este olhar esperançoso que procurava transformar a aeronave em artefato que possibilitaria a extensão das possibilidades do ser humano, com todos os seus perigos: “Talvez seja bem entediante essa época em que a indústria absorverá tudo para si! De tanto inventar máquinas, os homens acabarão sendo devorados por elas!”<sup>74</sup>

<sup>70</sup> Op. cit. p.101.

<sup>71</sup> Onde Hugo aparece como um dos pilares abandonados de uma cultura esquecida, amado pelo protagonista verniano justamente por considerá-lo oposto, por sua sensibilidade, à fria civilização técnica que o cerca.

<sup>72</sup> Chauvin, em seu texto, compara Hugo a Willian Blake, tomando esta passagem, também citada por Verne, como similar em sua escatologia à da “Jerusalém Terrestre”, que Blake exortara ser construída nas “Sombrias e satânicas colinas da Inglaterra”. No “Plein Ciel” a cidade mítica estaria surgindo por obra do “navio aéreo”, que Hugo converte em arauto de sua visão de futuro.

<sup>73</sup> Op. cit. p.152.

<sup>74</sup> “Cinco Semanas...” op. cit. p.120.

Este olhar, se é influenciado pela atmosfera do seu tempo, também será influenciador do mesmo e, muito embora a literatura brasileira do período não seja pródiga em exemplos desse tipo de olhar dirigido à navegação aérea, tão pouco ela é totalmente alheia à mesma. É o que se pode constatar na obra "O Doutor Benignus" de Augusto Emílio Zaluar<sup>75</sup>, publicada pela primeira vez em 1875, em dois volumes, e que o autor pretendia fosse um trabalho de divulgação científica, no estilo dos trabalhos de Júlio Verne. Cronista e viajante, Zaluar já havia publicado as "Peregrinações pela província de São Paulo, 1860-1861", em 1863, mesmo ano de publicação do original de "Cinco semanas em um balão" de Verne.

Mas, quando escreve e publica o "O Doutor Benignus", Zaluar adquire um caráter inovador, ele é: "...o primeiro em nossa literatura a tomar a ciência como objeto de fabulação"<sup>76</sup>. Seu esforço antecipa o dos próprios cientistas nacionais<sup>77</sup>, constituindo mais um encontro com a proposta de Júlio Verne que uma concordância com o mesmo.

*Apesar da inspiração de Júlio Verne, doutor Benignus é um cientista muito mais à antiga, muito mais ao estilo dos naturalistas europeus e brasileiros que percorreram o país na primeira metade do século XIX.*

*(...)*

*A proeza balonística é deixada a cargo de um amigo americano. Benignus é astrônomo e biólogo, seu colega de expedição, o francês Fronville, é geólogo e mineralogista. Sua principal preocupação é observar e explicar os fenômenos naturais, não transformar a natureza.*<sup>78</sup>

<sup>75</sup> ZALUAR, E. A. O Doutor Benignus. Rio de Janeiro: UFPRJ, 1994.

<sup>76</sup> CARVALHO, José Murillo de. Benigna ciência. in: ZALUAR, Augusto Emílio. O Doutor Benignus. p. 9. Rio de Janeiro: UFPRJ, 1994.

<sup>77</sup> Como lembra José Murillo de Carvalho no prefácio da última edição, datada de 1994, a primeira publicação do gênero teria sido de autoria do Prof. Louis County, da Escola Politécnica, editada em 1879 na *Revista Brasileira*.

<sup>78</sup> Ibid.



Um personagem excêntrico, o Dr. Benignus é apresentado no momento em que está para tomar a sua maior decisão: a de abandonar a Corte e romper ligações com todos os seus amigos, instalando-se em uma fazenda no interior de Minas Gerais. Entretanto, nessa decisão não está explicitado um desejo de simples naturalismo, de abandono da civilização corrupta. Ao contrário, o que o personagem de Zaluar declara procurar é justamente o contato com a ciência e com os seus grandes divulgadores e realizadores. Para tanto, a fuga para o interior tem o sentido de abandonar as frivolidades de uma vida social e empregar seus esforços comunicando-se por intermédio do correio com os grandes cientistas da humanidade, adquirindo assim *“amizades ao longe...como se adoram os astros e se conversa com as estrelas...”*<sup>79</sup>. Seu desejo é o de buscar a civilização, mas esta para ele não se manifesta nas suas realizações concretas e sim no universo das idéias. Pode, portanto, ser encontrada mesmo distante dos centros produtores de cultura, como a corte imperial, desde que seja possível contar com os recursos que a própria civilização nos oferece: no caso, a comunicação. Também nisso Zaluar inovou, pois estava descrevendo um personagem que se interioriza para poder exteriorizar-se no campo das idéias. Para ir de encontro com o mundo ele voltou-se para dentro de si, negou a vida social e buscou refúgio em um lugar limite entre o civilizado e o selvagem para que, de lá, pudesse trocar com o mundo somente informações. Sendo leitor de todas as publicações que chegam ao Brasil, sejam periódicos ou tratados acadêmicos, ele comunica-se através de uma extensa correspondência que se dá em caráter transcontinental, com os autores destas obras. Esta característica do personagem é, naturalmente, um recurso pelo qual Zaluar se permite longas digressões sobre assuntos científicos que, de outra forma, pareceriam solilóquios pouco justificáveis.

---

<sup>79</sup> Op. cit. p.34-35.

Mesmo assim é impossível não reconhecer a atualidade do conceito expresso por este autor: trata-se de um personagem que se recolhe à sua escrivaninha e de lá entra em contato com o mundo por intermédio da interface da sua época, os textos que lê e as cartas que escreve. Sua única forma de comunicação torna-se uma troca de informações através de um meio impessoal, mais de cento e trinta anos antes de aparecer o primeiro *E-mail* e a *Internet*<sup>80</sup>.

Mas este personagem não se vê esgotado somente na ênfase em um homem passivo, dedicado a uma troca estéril de informações. Esse é apenas o comportamento forjador de uma nova sociabilidade, destituída das ritualidades que a burguesia do dezenove trazia mesmo para o interior de sua intimidade. Para o autor, a ciência e, como seu subproduto, a informação, é a realização máxima desta civilização, não havendo justificativa para o tempo perdido nas frivolidades requeridas pela sociabilidade burguesa. Suas amizades são encaradas como aprisionantes, que lhe roubam o contato legítimo com a realidade do mundo, oculta sob o véu destas formalidades. A estes “amigos” ele se dirige, em sua festa de despedida...

*...se a nossa convivência continuar por mais tempo,  
termino, além de não entender os meus semelhantes, por  
também me não entender a mim... Nunca mais me  
procureis, tornar-me-ei daqui em diante invisível para  
todos...*<sup>81</sup>

<sup>80</sup> Em suas cartas, o Dr. Benignus procura estabelecer uma relação de cordialidade com os seus correspondentes, o que pareceria contestar a impessoalidade deste tipo de comunicação, mas o mesmo ocorre com os *E-mails*, nos quais a presença física procura ser superada por uma intimidade forçada, quase confessional, mas que é sustentada pela distância real entre os comunicantes cujas identidades permanecem veladas, atrás da interface.

<sup>81</sup> Op. cit. p.46.

Podendo exclaimar ao final da cerimônia: “*Estou livre deles!*”<sup>82</sup>, o Dr. Benignus não está, no entanto, abandonando a amizade, mas sim aquelas que não se constituem a partir da troca de informações entre afins. Ele substitui o que considera um “real” fútil por um “virtual” significativo, coerente com o seu entendimento quanto ao gênero humano...

*Tudo na criação é coerente, lógico, existe em virtude de leis absolutas e universais, de princípios eternos; menos o homem que é um ser essencialmente contraditório. Quando procurais um indivíduo é raro encontrá-lo no momento em que lhe falais, embora vos responda, pois ele sai do presente e entra no futuro sem ponto real de transição no presente. É por isso que quase sempre nos não entendemos uns aos outros. O homem é um ente verdadeiramente óptico. Não tem a realidade de um primeiro plano regular, é uma perspectiva. A sua atualidade, como a luz que se desprende dos corpos celestes, é imaginária.*<sup>83</sup>

A luz dos astros é de “atualidade imaginária” pois, como já se sabia então, o que vemos das estrelas é uma luz que delas partiu há muito tempo, devido às limitações da velocidade da luz<sup>84</sup>. Comparando esta dúbia natureza das estrelas com aquela do ser humano através do seu personagem, Zaluar vislumbra de relance uma existência que não se dá senão ilusoriamente na dimensão do presente. O homem é um ser “óptico” que existe em “perspectiva”, ele habita portanto um *semi-espaço*, isto é, um espaço virtual. Não importa que ele se relacione, desde que ele se

---

<sup>82</sup> Op. cit. p.47.

<sup>83</sup> Op. cit. p. 45-46.

<sup>84</sup> A própria luz sob a qual vivemos vem do passado pois, estando o Sol a 8 minutos-luz (cerca de 150 milhões de km.) de distância da Terra, a sua luz leva oito minutos para aqui chegar e a imagem do Sol que vemos está, portanto, atrasada. O mesmo se dá com todos os objetos celestes, devido à finitude da velocidade da luz. O que vemos no céu são imagens passadas de estrelas que, em alguns casos, já podem até ter se extinguido nos séculos que a sua luz levou para chegar até a Terra.

comunique. E, entre os seus novos amigos, suspensos no éter de uma comunicação à distância, está ninguém menos que Camilo Flammarion<sup>85</sup> ....

*Sr. C. Flammarion. - Lendo os seus admiráveis livros... deu-se em todo o meu ser moral uma transformação de tal ordem, que vi, como por encanto, alargar-se a esfera de minha compreensão e entrei, por assim dizer, na posse intelectual do espaço e do tempo...*

*(...)*

*...eu hoje não pertenço senão acidentalmente ao mundo em que nasci. Libertei-me, não posso dizer de tudo, mas de todos que me eram importunos. A título de relações sociais o homem vê-se obrigado a perder todos os dias um certo número de horas em conversas e negócios fúteis, que não tem outro resultado prático a não ser abreviar a vida humana, que já de si é tão curta. Conheço a excentricidade de meu procedimento... Mas... o pensamento individual é tão inviolável, como inacessível (e logo) o direito individual do pensamento é portanto... indiscutível.*<sup>86</sup>

E finaliza...

*"Não sou o asceta do misticismo, o visionário da metafísica teológica; sou o asceta da ciência, o contemplador a um tempo das maravilhas do céu e dos fenômenos vitais do mundo terrestre."*<sup>87</sup>

A escolha desta figura do mundo real não é aleatória pois, através de Flammarion, Zaluar pode conduzir seu personagem a uma exploração de dimensões astronômicas. Este autor francês é amplamente publicado no Brasil neste período, sendo marcada a sua influência não apenas nas camadas ditas eruditas, mas também

<sup>85</sup> 1842-1925, astrônomo francês, autor de inúmeros trabalhos científicos tais como: "Pluralidade dos mundos habitados" (1862), no qual discute a necessidade da existência de vida extraterrestre, "Mundos imaginários e mundos reais" (1865), "Astronomia Popular" (1880) e "Astronomia" (1882), nos qual descreve os conhecimentos astronômicos de sua época. Foi fundador do observatório de Juvisy-sur-Orge e da Sociedade Astronômica da França. Em 1922, ganhou a Legião de Honra por seus esforços pela popularização da ciência. Um homem do século XIX, Flammarion semeou idéias cujos frutos só vieram a germinar no século XX. (Ref.: DICIONÁRIO BIOGRÁFICO. São Paulo: Abril Cultural, 1976.)

<sup>86</sup> Op. cit. p.50.

<sup>87</sup> Ibid.

em outras esferas, visto que seus textos podiam atingir toda a população letrada do país, através da sua publicação nos mais diversos periódicos, inclusive fora dos circuitos intelectuais e acadêmicos.

Além disso, pode discutir aspectos de uma das mais revolucionárias idéias propostas nos tratados deste astrônomo francês, que foi um dos primeiros cientistas a afirmar a possibilidade, seriamente considerada, da existência do que chama de “outras humanidades”<sup>88</sup>. Fascinado por estas teorias o Dr. Benignus resolve comprová-las, montando uma expedição para o interior do Brasil onde, segundo declara, poderá realizar observações decisivas para comprovar a pluralidade da vida no Universo:

*É verdade, por que não será o Sol e os outros mundos habitados? (...) Não há dúvida, lá existirão talvez mares, continentes, raças, nações, compadres como aqui, mulheres, crianças, ignorantes, sábios, criaturas de formas materiais ou de formas aéreas...*<sup>89</sup>

A idéia, que parece absurda aos olhos daqueles que sabem ser o Sol uma esfera de gás incandescente, era então possível. Pouco se sabia sobre a composição química dos astros (mal havia sido desenvolvido o método do estudo espectral) e, em dado momento, chegou-se a pensar que o Sol era constituído de carvão ou outro material capaz de irradiar calor, sendo possível portanto haver nele regiões

<sup>88</sup> Chegou mesmo a imaginá-las como podendo adotar quaisquer formas necessárias ao ambiente em que se tivessem desenvolvido, reconhecendo portanto a possibilidade da existência de inteligências que não tivessem a forma humana, o que, na época, incorria em desconsiderar a teoria criacionista defendida pela igreja e pelos pensadores conservadores. Seu pensamento viria a influenciar H.G. Wells na criação do seu romance “Guerra dos Mundos”, onde os “marcianos” que teriam uma constituição frágil, devida à baixa gravidade de Marte, locomoviam-se na Terra no interior de suas grandes “máquinas de guerra” (robôs gigantes de três pernas armados com raios de fusão capazes de destruir a mais poderosa arma da terra, o couraçado H.M.S. Thunderchild).

<sup>89</sup> Op. cit. p.89.

habitáveis. E, quanto à comunicação com raças extraterrestres, parecem insignificantes ao doutor todas as demais realizações científicas do seu tempo:

*... a Providência pôs em minhas mãos o instrumento com que chegaremos a realizar os mais incríveis e altos cometimentos. O vapor, a eletricidade, as viagens aéreas, a telegrafia não são coisa alguma diante deste maravilhoso cometimento. Chegarei talvez a pôr em correspondência, em comunicação, a imensa família das humanidades sidéreas.*<sup>90</sup>

Assim, o Dr. Benignus escolhe aventurar-se pelo interior do Brasil a fim de encontrar respostas às suas indagações. E pelo meio tradicional: a pé, tal como haviam feito os inúmeros exploradores da África descritos por Verne em “Cinco Semanas...”. Como tais “cometimentos” (a descoberta de vida extraterrestre) seriam tornados possíveis por meio desta exploração não é, em momento algum, explicado pelo personagem, mas a trama do romance desenrola-se a partir dessa decisão que conduz o personagem à sua jornada exploratória. Esta torna-se apenas um recurso pelo qual são possíveis descrições detalhadas da flora e fauna brasileiras, bem como das condições geopolíticas das províncias imperiais que vão sendo atravessadas.

Como Richard Burton<sup>91</sup> e John Speke<sup>92</sup>, o Dr. Benignus percorreu lugares inóspitos pelo modo tradicional, à pé, sem recorrer aos recursos de alguma invenção de caráter verniano. E, ao fim de sua viagem, quando tenta salvar um homem branco aprisionado pelos índios carajás, acaba sendo ele mesmo aprisionado e à mercê dos “selvagens”. É somente através da aparição de um aeróstato salvador que ele pode

<sup>90</sup> Op. cit. p.91.

<sup>91</sup> Burton, Sir Richard (Inglaterra 1821-1860 Itália), explorador inglês responsável por várias viagens de estudo geográfico pela Arábia e África, além de ter sido embaixador no Brasil. Defendeu inicialmente o lago Tanganica como a nascente do Nilo, tendo sido desmentido por seu colega de expedição J. H. Speke. (Ref.: GRANDES EXPLORADORES de todos os tempos. Lisboa: Readre's Digest, 1980.)

recuperar a liberdade. Por esse intermédio, Zaluar parece pedir socorro a Verne, fazendo do seu personagem uma vítima da natureza<sup>93</sup> resgatada pelo advento da ciência por meio de um dos seus frutos: o balão. Quando esta invenção que abre as possibilidades de uma nova forma de viajar vem socorrer os exploradores, é como se o futuro estivesse estendendo sua mão ao passado, para trazê-lo a reboque. O Brasil revelado pela expedição exploradora<sup>94</sup> é uma nação ainda selvagem, cuja redenção dar-se-á com a ajuda das possibilidades abertas pela maior conquista da civilização ocidental: a razão esclarecida pela ciência.

No “Dr. Benignus”, Zaluar criou um personagem para revelar as características geográficas das vastidões pouco conhecidas do Império do Brasil, e também produziu uma forma de reunir, como em Verne, uma imagem romanceada, e por isso mesmo capaz de maior penetração, das realizações e conhecimentos científicos do seu tempo. Difere dos trabalhos de Verne mais pela abundância temática do que pela estrutura do texto<sup>95</sup>, chegando mesmo a esbarrar no plágio:

*Quanto mais se aproximava mais rápida parecia a carreira do aeróstato. A sua luz já era tão forte que ofuscava a vista, o que vendo os selvagens, aturdidos e desorientados... tomados de repente de um irresistível terror pânico, abriram em uma carreira desvairada... Três homens vinham dentro da barquinha, que a chama de uma forte pilha eléctrica, reverberada em um espelho de metal côncavo, iluminava como se fosse de dia.*<sup>96</sup>

<sup>92</sup> Speke, John Hanning (Inglaterra 1827-1864), explorador inglês responsável pela descoberta da nascente do Nilo Branco. (Ref. Ibid.)

<sup>93</sup> Ou do selvagem, que é um homem não civilizado.

<sup>94</sup> Cujo objetivo declarado, é bom lembrar, nada tinha a ver com a exploração geográfica local, mas antes com a comprovação das teorias expostas por Camilo Flammarion em “A pluralidade dos mundos habitados”, ainda que Zaluar a tenha usado como recurso literário que lhe permitisse expor as pesquisas geográficas, etnológicas e até arqueológicas da época.

<sup>95</sup> Até mesmo a presença do criado vivaz é recorrente em Verne, povoando vários dos seus trabalhos, alterada apenas em alguns elementos.

<sup>96</sup> Op. cit. p.333.

Um salvamento diferente ocorre em “Cinco semanas...” (ver ilustração nº3), visto que são os três aeronautas aventureiros que o exercem, mas tem muitas coisas semelhantes:

*“De repente, produziu-se um clarão intenso e deslumbrante... um imenso feixe de luz acabava literalmente com a escuridão da noite...*

*Ao ver o balão, parecido com um cometa com a cauda de luz brilhante, a multidão de negros foi tomada de um terror fácil de conceber... ”<sup>97</sup>*

A verossimilhança dos dois textos não é coincidência. Publicado quase dez anos depois de “Cinco semanas...”, o “Dr. Benignus” chega mesmo a citar Júlio Verne junto aos demais personagens do mundo real que decoram suas páginas, tais como Von Martius e Darwin. E é baseado na imagem do balão como instrumento de navegação e exploração que Zaluar apresenta-o como capaz de trazer o audaz amigo americano do Dr. através de uma distância que, já na época, se sabia muito bem ser de milhares de quilômetros. Novamente, os textos são comparáveis, pois Verne já o autorizara a fazer tal extrapolação, quando deixara claro nas “Cinco semanas...” as virtudes do balão como transporte a longas distâncias:

*...a duzentas e quarenta milhas a cada doze horas, o que não chega perto da velocidade dos nossos trens, viajando dia e noite, bastariam sete dias para atravessar a África.<sup>98</sup>*

*...após dois dias de travessia, percorremos, com todos os desvios, cerca de quinhentas milhas. Os capitães Burton e Speke levaram quatro meses e meio para percorrer essa mesma distância.<sup>99</sup>*

---

<sup>97</sup> Op. cit. p. 144-145.

<sup>98</sup> Op. cit. p. 56.

<sup>99</sup> Op. cit. p.105.



Tendo oferecido uma solução para o problema do controle da ascensão com balões de hidrogênio<sup>100</sup> sem que houvesse perda do gás e, portando, estendendo a duração das viagens, Verne imagina poder passar dias ao sabor dos ventos, controlando sua direção por intermédio da ascensão de seu aeróstato. Com isso, e ventos favoráveis, seria possível percorrer distâncias enormes em um tempo insignificante. Ele chega mesmo a oferecer um exemplo limite das possibilidades, extraído do relato histórico...

*Na época do coroamento de Napoleão, em 1804, o aeronauta Garnerin lançou em Paris, às onze horas da noite, um balão com a seguinte inscrição em letras douradas: 'Paris, frimário do ano XII, coroamento do imperador Napoleão por sua santidade Pio VII'. No dia seguinte de manhã, às cinco horas, os habitantes de Roma viam o mesmo balão planar sobre o Vaticano... como os senhores vêem, um balão pode resistir a essas velocidades.<sup>101</sup>*

Em seu texto, Verne manifesta a opinião de que, sendo resolvido o problema da duração e da segurança do voo, tais velocidades implicariam em uma nova era para a locomoção do homem na Terra.

*Vejam, meus amigos, assim que todos tiverem experimentado esse tipo de transporte, ninguém mais vai conseguir dispensá-lo; aliás, na nossa próxima expedição não andaremos mais de um lado para outro, mas iremos em frente, subindo sem parar... Para a Lua! Mas não, é comum demais. Todo mundo vai para a Lua. Além disso lá não há água, e seríamos obrigados a levar enormes provisões e até atmosfera em garrafas, por*

<sup>100</sup> Seu balão, o "Victória", seria de ciclo fechado, isto é, teria o gás aprisionado dentro de um sistema circular, no qual a ascensão seria obtida pelo simples aquecimento do mesmo em uma serpentina colocada sobre a chama de um maçarico alimentado por um combustível feito pela eletrólise da água (que a separa em hidrogênio e oxigênio, gases que, se misturados apropriadamente, entram em combustão).

<sup>101</sup> Op. cit. p. 56. Neste percurso, que Verne descreve como tendo sido testemunhado na época, o aeróstato teria percorrido uma distância (em linha reta) de 1.100km em cerca de 6 horas, perfazendo uma velocidade de quase 200 km por hora, na época impensável.

*menos que tivéssemos que respirar... Assim, começaremos visitando Saturno.*<sup>102</sup>

Esta afirmação, em tom de brincadeira, feita pela personagem menos séria do romance, o empregado Joe, revela sonhos secretos, que Verne não se acha ainda capaz de revelar. Assim como mais tarde ele incluiria as viagens espaciais entre os temas de suas obras<sup>103</sup>, ele também iria manifestar-se acerca da popularização do transporte aéreo que, para ele, abriria ao cidadão comum as portas da aventura de conhecer o mundo. E tais idéias prescindiam do romance como meio de serem por ele divulgadas, visto que sempre foi um prolífico colaborador de jornais de alcance mundial.

Com isso, as idéias de Verne, ou o conceito de futuro por elas representado, adquirem uma capacidade de penetração nas mais distantes paragens da civilização que as produziu. Tendo sido geradas pela existência prévia de um olhar que deseja abranger as possibilidades futuras<sup>104</sup>, elas tornam-se geradoras dos elementos pelos quais esse olhar se perpetua nessa mesma civilização.

Longe de ser desconhecida no Brasil, a obra de Verne era também popular aqui, trazendo consigo imagens reveladoras de um entendimento que, embora elas não tenham criado, serão grandemente responsáveis por difundir: uma concepção de modernidade que passa pelas possibilidades das realizações tecnológico-científicas e pela aceleração do movimento. A ação, que na maioria dos seus trabalhos se passa em lugares remotos (ou para eles é conduzida), torna essencial a presença de meios de

<sup>102</sup> Op. cit. p. 59.

<sup>103</sup> Com "A viagem à Lua" e "Ao redor da Lua".

<sup>104</sup> As razões para a existência de tal olhar podem ser atribuídas às causas mais diversas, desde questões mercadológicas determinadas pela mecânica da sociedade burguesa industrial, que tem na destruição e substituição permanentes o seu motor (ver a respeito: BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar. São Paulo: Cia. das Letras, 1986.), até a própria estrutura macro-política do Imperialismo do dezenove, que torna todas as coisas objeto de conquista com a intenção de expandir o

locomoção cada vez mais eficientes, que cubram distâncias cada vez maiores, sendo o paroxismo o uso da própria bala de canhão como meio de transporte, como na “Viagem à Lua”<sup>105</sup>. Embora seja uma idéia de Modernidade centrada na extrapolação dos limites impostos pela natureza, mais do que apenas de aceleração e velocidade, seria difícil reconhecer um romance de Verne onde máquinas velozes dirigindo-se aos confins da terra não tivessem uma parte importante.

E é a esse tipo de movimentação acelerada a grandes distâncias que Zaluar se refere, sob inspiração de Verne, quando descreve a viagem de James Whaton, vindo inadvertidamente ao socorro do seu amigo brasileiro, em um balão muito semelhante ao do Dr. Fergusson e submetido, tal como este, a ventos constantes e poderosos, durante um longo tempo...

*Chegando ao Rio Negro entre S. Joaquim e Loreto, notou as bruscas alternativas do barômetro e anúncios de próxima tempestade. Eram três horas da tarde... o vento já muito fresco e o horizonte enegrecido.*

*...com toda a impassividade de um ianque diante da perspectiva da mais tremenda catástrofe, resolveu entregar-se e seus companheiros às aventuras do desconhecido.*

*Então os navegantes aéreos consideravam-se como em um navio sem governo no meio do oceano.*

*(...)*

*A noite sobreveio e a carreira do balão continuava cada vez mais vertiginosa. Passaram... por cima de uma parte do rio Japurá, já no território brasileiro, depois seguiram parte do curso do Amazonas, impelidos sempre pela tempestade e assim chegaram ao Tocantins; acompanharam o curso do Araguaia desde sua foz e foram finalmente cair na ilha de Santana...*<sup>106</sup>

---

poder tanto de classes dominantes como de nações hegemônicas (ver: HOBBSAWM, E. J. A era dos impérios. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.).

<sup>105</sup> Um objetivo extremo exigindo um meio de transporte extremado.

<sup>106</sup> Op. cit. p. 337-338.

Em poucas horas, e menos de uma página, ele percorre uma distância semelhante àquela que custou meses, e o livro inteiro, ao Dr. Benignus. E esta sensação de velocidade é acentuada pela descrição que a precede, na qual Zaluar detalha os preparativos da viagem de Mr. Wathon e a tempo que ele levava para chegar até o ponto de partida do seu balão.

*Saindo da Filadélfia, logo depois de haver recebido a carta que o Dr. Benignus lhe escrevera... dirigiu-se em caminho de ferro à cidade de Baltimore, que dista 140 quilômetros daquela.*

*Daqui...foi em direitura a Washington, percorrendo ainda o espaço de 220 quilômetros. Desta cidade a Richmond andou com a mesma velocidade os 408 quilômetros que a distanciam daquela. De Richmond a Charlestown o percurso foi de 1.089 quilômetros, e deste ponto a Nova Orleans, andou mais 2.106 quilômetros e daqui a Havana, em viagem marítima, devorou ainda uma extensão de cerca de 1.953 quilômetros...*

*Transpôs em seguida o mar das Antilhas a distância de 2.100 quilômetros, que separam Havana de Caracas e aí se demorou por algum tempo a fim de fazer os preparativos para a sua audaciosa viagem aérea.<sup>107</sup>*

O recurso mais usado neste fragmento é o da distância em quilômetros, exaustivamente repetida, entre as cidades pelas quais o americano passou. É como se Zaluar desejasse, ao mesmo tempo, salientar o tamanho das vastidões percorridas pelo aventureiro e, pela brevidade do texto (duas páginas), acentuar a velocidade com a qual os tempos modernos permitiam que tais viagens fossem feitas.

Mas a aceleração vai dar-se realmente quando da descrição da viagem de balão, motivada pelos bem-vindos ventos que o conduziram providencialmente até o local exato onde estava o seu amigo em dificuldades. Descendo de Caracas, na Venezuela, ele passa por esse país em um tempo não especificado. Entretanto, antes

mesmo de chegar ao território brasileiro, portanto acima do paralelo de 4° N, os ventos para o Sul começam a soprar com violência e a sua viagem vai, nos anos setenta do dezenove, estabelecer recordes imaginários para a travessia da Amazônia<sup>108</sup>.

O balão aparece novamente, pois, como um artifício pelo qual pode-se transpor distâncias inimagináveis em um curto espaço de tempo. Pelo menos é assim que ele há de parecer, para os leitores de Verne e Zaluar. Enquanto o Dr. Benignus locomovia-se a passos lentos pelo serrado brasileiro, vendo-se obrigado a deter-se a cada obstáculo geográfico, o seu amigo americano James Wathon percorreu um trajeto ainda maior, atravessando selvas que à pé seriam intransponíveis e alcançando-o, graças à força dos ventos de uma única tempestade, que o depositou exatamente onde o seu amigo dele precisava.

Naturalmente não se trata da descrição de algo exequível. Uma das características dos balões aerostáticos é a sua total dependência aos ventos, sendo incapaz de locomover-se a seu bel prazer e não tendo, portanto, nenhum controle quanto ao seu destino final. Assim sendo, não seria possível ao Sr. Wathon atravessar toda a região norte do Brasil e chegar ao centro-oeste nem mesmo no prazo de alguns dias de ventos favoráveis. A não ser que a sua aeronave fosse afortunada o suficiente

---

<sup>107</sup>Op. cit. p. 335-336.

<sup>108</sup> Mesmo no século XX, com o surgimento do transporte aéreo pela região, através primeiro de hidroaviões e, mais tarde, de transportes como o Douglas DC-3, a mesma distância precisava de mais de um dia para ser percorrida, devido às paradas para reabastecimento. Somente com o surgimento do transporte comercial pós II Guerra Mundial, foi que essas regiões passaram a ser servidas por um transporte tão veloz quanto o balão de James Wathon. (a respeito do transporte aéreo brasileiro ver: WANDERLEY, Nelson. A história da Força Aérea Brasileira. Rio de Janeiro: Ed. do Ministério da Aeronáutica, 1964.)

para ver-se levada por um vento de furacão que soprasse na direção certa por todo o tempo necessário, o que a teria, é claro, destruído<sup>109</sup>.

Assim sendo, o aparecimento do balão salvador é, talvez, o momento menos verossímil do livro, a ponto de comprometer a sua alegada proposta científica<sup>110</sup>. No entanto, este momento do texto pode ser lido como recurso de dramaticidade mais do que descrição fiel. Trata-se de um *Deus ex machina*<sup>111</sup> pelo qual Zaluar afirma a invenção como redentora da civilização, em oposição ao terror gerado pela ignorância<sup>112</sup>. Diante da aparição do impossível objeto voador, cuja forma esférica é mais celeste (ligada ao Sol e à Lua) do que terrestre, o selvagem não tem como não se submeter, mesmo quando a coragem do seu chefe é minuciosamente descrita:

*Koinaman, porém, fazendo um movimento de suprema resolução, regressou do meio de seus companheiros, aproximou-se do grupo dos viandantes, e lhes perguntou aterrado que significação tinha aquele terrível monstro de fogo.*<sup>113</sup>

Mas essa audácia, fruto de uma relação de competição direta com a natureza, nada pode diante da genialidade científica, fruto de uma relação com a natureza mediada pela racionalidade.

<sup>109</sup> Verne não menciona o estado em que o balão de Garnerin chegou a Roma, naquele Frimário do ano XII da era revolucionária quando, vestida de Roma, a República Francesa coroou seu Imperador.

<sup>110</sup> Embora houvesse fundamento na época para a sua argumentação relativa à existência de vida extraterrestre e mesmo da existência de civilizações perdidas no interior do Brasil, o que permitiria algumas das suas outras colocações, o mesmo não se pode dizer desta descrição de vôo com balão, pois o mesmo já era dominado há mais de cem anos nesta época e era plenamente compreendido até mesmo por muitos leigos, quanto mais por um autor com o desejo de promover a divulgação científica. (sobre o assunto ver: LANGER, Johnni. *A arqueologia do irreal*, as cidades imaginárias do Brasil. Curitiba, 1996. Dissertação (Mestrado em História) - Setor de Ciências Humanas, Universidade Federal do Paraná.)

<sup>111</sup> Expressão relativa a um recurso tradicional do teatro, no qual as manifestações da natureza ou de personagens sobrenaturais são representadas por artifícios mecânicos.

<sup>112</sup> Vale salientar que, na época de Zaluar, o pensamento científico do qual ele era porta-voz estava ligado aos aspectos místicos do positivismo de Auguste Comte, o que era tanto mais verdade no Brasil onde o positivismo contista tardio, da Religião da Humanidade, teve grandes repercussões.

<sup>113</sup> Op. cit. p.332.

E que invento poderia ser mais simbólico do resultado triunfante desta forma de pensar da ocidentalidade? Talvez um único outro invento poderia reclamar para si o direito de converter-se em símbolo da civilização científica neste período: a locomotiva à vapor. Mas esta não poderia chegar até aquele remoto ponto do interior inexplorado do Império do Brasil<sup>114</sup>, pois as vastas redes ferroviárias não eram então uma realidade palpável no contexto do país, do mesmo modo como eram no caso da Inglaterra vitoriana. Enquanto o Império Britânico<sup>115</sup> esforçou-se para tornar o trem o elemento de ligação terrestre das vastas regiões continentais pelas quais se estendia seu domínio, o Império do Brasil mal havia começado a fazê-lo nesta época. O interior do país era, neste momento, ainda em sua maior parte desconhecido, sendo a expedição o meio de transporte mais usado para alcançar as regiões mais isoladas. Assim, o Dr. Benignus estava realizando uma aventura que se enquadrava nas possibilidades da realidade brasileira de então, assim como nas características mais contemporâneas do período, inclusive nas motivações científicas que norteavam toda a sua viagem.

Mas este personagem ficcional brasileiro, ou antes o seu criador, por mais bem informado que demonstrasse ser, descreve uma concepção equivocada das possibilidades do balão como meio de transporte. Isso evidencia a forma pela qual o

---

<sup>114</sup> E sua posição, central no século XIX, não resistiu às invenções do século XX, onde a aviação tomou o seu lugar tanto como meio de transporte quanto como manifestação dos triunfos da tecnologia, até o desenvolvimento do foguete espacial, que toma este lugar no final do século, juntamente com o computador. Curiosamente, tanto um como o outro, são desenvolvimentos de idéias já presentes no dezenove, mas nenhuma das quais foi extrapolada por Verne. O foguete havia sido trazido para o Ocidente por Marco Polo, mas só seria pensado para levar o homem ao espaço pelo americano Goddard no início do século XX. Quanto ao computador, o primeiro calculador, usando o sistema de valores codificados perfurados em um grande rolo de papel, semelhante ao das pianolas automáticas, foi usado para o cálculo do senso nos Estados Unidos, já no final do séc. XIX, ainda que as suas possibilidades como processador de informações só tenham sido imaginadas pelos autores de ficção científica dos anos trinta e quarenta. (Ref.: DREAMS OF FLIGHT. Bill Bishop. Sherman Oaks, CA: Sunset Media Group, 1994. 12 videocassetes (25min.): son., color. ; VHS NTSC.)

imaginário da sociedade do *fin-de-siècle* estava impregnado de uma imagem determinada, que transformava aquela conquista parcial dos ares em algo mais do que o que nela havia. Nestas imagens transparece uma expectativa de possibilidades futuras, traduzidas no presente sob a forma da literatura de antecipação tanto de Verne quanto, à sua medida, de Zaluar.

Sendo ainda impresso em Curitiba, mais de trinta anos depois de sua primeira publicação<sup>116</sup>, o livro de Zaluar mostrou-se duradouro na forma como satisfaz as expectativas de um público leitor que, ao final da primeira década do século vinte, já não via com total deslumbramento a apresentação de um vôo de balão, embora não pudesse ainda ter acesso aos já celebrados vôos dos mais pesados que o ar. Apesar da rápida obsolescência, típica de todo livro de divulgação científica, a força evocativa de suas imagens pôde permanecer cativante, muito tempo depois de sua superação pela realidade do mesmo universo científico e tecnológico que ele romanezara.

Com Verne o fenômeno se repete, naturalmente em escala muito maior. Seus livros continuam a exercer fascínio mesmo após mais de um século desde sua primeira edição. Um fascínio que, por vezes, chega a conduzir a iniciativas surpreendentes, que parecem ter como propósito a viabilização de suas realizações imaginárias e de suas “promessas de futuro”<sup>117</sup>.

---

<sup>115</sup> Palco de inúmeras aventuras cujas narrações parecem todas começar no improvável cenário da Victoria Station, ponto de partida de onde saíam os trens que levariam os exploradores e aventureiros para os extremos do grande império.

<sup>116</sup> Os dois volumes são ainda anunciados nas páginas promocionais da Livraria Econômica, no Exemplar de 1909 do *Almanach do Parana*, juntamente com “Os amores de D. Juan” de Lord Byron, “Varenca Odessova” de Gorki, “Ao clero” de Leon Tolstói, o “Marquez de Villemar” de George Sand e, entre outros, “O Padre, a mulher e a família” de Michelet.

<sup>117</sup> No entanto, nem sempre isso aconteceu. Como lembra Foot Hardman em “O trem fantasma”, muitas idéias promissoras ficaram pela beira do caminho, abandonadas para se tornarem espectros da era industrial.



A respeito destas suas descrições do amanhã, pelo menos uma merece ser citada mais alongadamente, por encontrar-se registrada em um periódico curitibano do início do século XX. Trata-se do seu texto “O que sera o mundo no seculo em que estamos”, publicado em “O Diario da Tarde” no mês de fevereiro de 1905:

*É fácil ver que a construção de caminhos de ferre (sic.) vae tomar rapidamente um desenvolvimento colossal, que transformará a face da Terra. (...) Já depois de estabelecida a comunicação entre as costas do Atlantico e do Pacifico... ninguém admitia ainda a possibilidade do Transiberiano, quando eu lancei a ideia delle. Hoje o Transiberiano está concluido. É possível que dentro de quinze annos esteja concluida a construção das outras grandes vias ferreas... a primeira será a do Cabo da Boa Esperança ao Cairo...*<sup>118</sup>

Em grande parte, este trajeto foi construído, embora não sob a forma de uma só via férrea, e ainda é ativo até hoje, mesmo que em condições precárias após a descolonização da África. Mas o mesmo não se pode dizer de outros trajetos descritos neste texto:

*... outra linha irá de Jerusalém por Smyra, Constantinopla, Alexandria e Argél, até parar em Marrocos, onde se ligará com o túnel que então será feito entre Gibraltar e a costa africana; de modo que em poucas horas se posa ir desde Londres e Paris a qualquer ponto do Continente Negro. A Inglaterra terá construído então não só o tunel entre Dover e Calais<sup>119</sup>, como ainda outros dois para se por em comunicação com a Belgica e a Irlanda. (...) Na América, construir-se-há o grande caminho de ferro Norte-Sul, que, passando pelo México... vá ter a Buenos Aires, com um ramal que cruze os ricos vergéis do Brazil e outro que penetre na Venezuela, o Peru o Equador e os outros paizes daquellas regiões...*<sup>120</sup>

<sup>118</sup> O DIARIO DA TARDE. O que sera o mundo no seculo em que vivemos. Curitiba, 18 de fevereiro de 1905. p.2.

<sup>119</sup> A referência específica ao Túnel do Canal da Mancha, neste caso, não é profética, visto que o mesmo já era cogitado pelo menos desde o II Império francês, e talvez mesmo antes.

<sup>120</sup> Ibid.

A obsessão de Verne, neste texto, com o transporte ferroviário não é descabida. Durante a última parte do século XIX os gastos com a extensão dos caminhos férreos pelo mundo afora, não importando as condições, já haviam atingido cifras consideráveis, ocupando uma boa parte da riqueza das nações, e não apenas das desenvolvidas<sup>121</sup>. Como já foi lembrado, o Império brasileiro optou também por investir neste campo, ainda que mais sob a forma de projetos e a algumas iniciativas bem ou mal completadas apenas durante a República Velha, na maioria futuramente malogradas como a Madeira-Mamoré. Os reflexos deste grande projeto chegaram a ter implicações no sul do Brasil, e em especial no Paraná, com os empreendimentos da madeireira Lumber e de sua subsidiária, a *Brazil Railway*. Como outras tantas obras faustianas, esta também foi responsável pela perda de um grande número de vidas, não apenas em sua construção como no sangrento conflito que gerou: o Contestado<sup>122</sup>.

Mas, tais críticas das conquistas da modernidade não merecem, para este Verne tardio, tanta consideração quanto as vantagens...

*Quando isso se fizer, inaugurar-se-há um período de incrível actividade industrial e comercial. Na América do Sul há um campo ilimitado de actividade para muitos séculos, os Estados Unidos serão os que mais hão de aproveitar com elle*

*(...)*

*Imagine-se o que será o mundo... o americano de New York poderá ir a Bombaim, Constantinopla, S. Petersburgo, Berlim, Paris, Londres, Cairo, o Cabo... passar o inverno nas margens do lago africano Victoria... ou ir comprar uma partida de pelles a*

<sup>121</sup> A própria Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi em parte um resultado, ainda que trágico, desse objetivo esquecido, que Verne declarava realizável em poucos anos.

<sup>122</sup> Esta guerra no fim do mundo mantém com o universo tecnológico uma relação singular: foi nela que, pela primeira vez, foi usado o avião para fins militares em toda a América Latina. (a este respeito, ver: THOMÉ, Nelson. A aviação militar no Contestado. Caçador: Imprensa Universal, 1985/86.)

*Buenos Ayres...viajando o tempo todo... dentro de comboios-palácios...*<sup>123</sup>

(...)

*Então, pela primeira vez depois da criação, a pobre raça humana começará a ver o que é o nosso planeta... as distâncias ficarão muito reduzidas, graças à velocidade de 370 quilômetros e meio por hora, que poderão alcançar os comboios...*<sup>124</sup>

Escrito em uma época em que a máquina-voadora estava ainda em processo de gestação<sup>125</sup>, este texto mostra um Verne que não deseja arriscar tomar o partido das viagens aéreas, como o fizera quarenta anos antes neste trecho das “Cinco Semanas...”, protegido pela voz entusiasmada de seus personagens: “*Abaixo as diligências! Abaixo os paquetes! Abaixo os trens! com os quais atravessamos regiões sem vê-las...*”<sup>126</sup>. Esse jovem Verne, que dizia: “*Viva as viagens aéreas!*”<sup>127</sup> em uma época em que estas se resumiam a um simples movimento de subir e descer, prefere ser cuidadoso em suas previsões mais maduras, quanto ao futuro deste tipo de transporte, pelo menos no que se refere aos balões...

*...creio, como Santos Dumont, que o problema está em inventar um motor de tanta energia e tão leve que, sem necessidade de aumentar a força ascensional do aeróstato, este possa lutar contra o vento. (...) Porém, mesmo sem isso, os balões chegaram já a um ponto que permite considerá-los, pelo menos, um sport prático... (...) O balão não substituirá o caminho de ferro... (...) Em compensação está reservado um grande futuro às machinas voadoras... chegará um dia em que seja tão*

<sup>123</sup> Destes, o único, talvez, a realizar-se foi o Expresso do Oriente que, com o fim do Comunismo, voltou a circular em parte do seu antigo trajeto, de Londres a Istambul, até o momento, mas futuramente é possível que venha a integrar Bagdá.

<sup>124</sup> Ibid.

<sup>125</sup> Mesmo o aeroplano dos Irmãos Wright, que voara pela primeira vez um ano antes, ainda não estava aperfeiçoado.

<sup>126</sup> Op. cit. p.79.

<sup>127</sup> Op. cit. p.254.

*geral ter em casa um par de azas, como o é, agora, ter uma bycicleta.*<sup>128</sup>

A publicação de um artigo como este em um vespertino curitibano em 1905, dividindo o lugar com notícias locais e com as novas da guerra Russo-Japonesa<sup>129</sup>, sinaliza o alcance e a extensão que esta variedade de discurso possuía neste momento em que a civilização ocidental encontrava-se às vésperas de uma guerra que todos afirmavam não desejar, mas ninguém parecia saber como evitar.

Nas mesmas publicações, este texto dividia ainda espaço com matérias cada vez mais numerosas e frequentes, que trazem traduções de depoimentos pessimistas dos líderes mundiais. Esta expectativa quase apocalíptica foi bem resumida por Dario Vellozo, em um editorial da “Esphinge”...

*...o século XX, veio ainda envolto em a clamyde purpurea do seculo passado, reboando a voz do aço e do bronze... terá de assistir nestes primeiros annos terrivel esboroar de civilizações, luctas fraticidas, extortores e agonias; mas, apoz esse fatal succumbir de gerações e instituições decrepitas, apoz esse ruir de espectros macabros... a Renascença (...) clangorará nas tubas da Victoria a Era nova do Amor e da Esperança; ... sob o signo resplandecente da Verdade Immutável, entrarão os solios da Paz...*<sup>130</sup>

<sup>128</sup> O DIARIO DA TARDE. O que sera o mundo no seculo em que vivemos. Curitiba, 18 de fevereiro de 1905. p.2.

<sup>129</sup> Conflito militar entre a Rússia Tzarista e o Mikado Japonês, durou de 1904 a 1905, causado em grande parte pela expansão russa em direção leste, a qual, por sua vez, teria sido produzida após a construção do Expresso Transiberiano. A guerra era popular nos periódicos da época, em grande parte por ser a primeira luta entre potências militares desde os idos da Guerra Franco-Prussiana. A cobertura do seu desenrolar iria adquirir ainda mais proeminência nos meses seguintes, quando a tomada de Port Arthur pelos japoneses (primeira grande derrota sofrida por uma potência ocidental) iria prenunciar a derrocada que a Rússia Imperial sofreria na batalha de Tsushima (ver ilustrações nº4 e 5) com a conseqüente derrota nesta guerra que muitos consideraram uma prévia da I Guerra Mundial. Para Virilio, esta foi a primeira “guerra da luz”, pois foi na guarnição russa de Port Arthur onde, pela primeira vez, um holofote foi utilizado para iluminar o palco das operações. (A esse respeito, ver: HUMBLE, Richard. A marinha do Japão. Rio de Janeiro: Renes, 1975 e VIRILIO, Paul. Guerra e cinema. São Paulo: Página Aberta, 1993.)

<sup>130</sup> A ESPHINGE. O seculo XX. Curitiba, 18 de janeiro de 1900. p.1-4.

Mas, se este início do séc. XX ainda pertence ao mundo do dezenove<sup>131</sup> então talvez seja ainda naquele século que Verne situa seu olhar direcionado para o futuro. Suas promessas, que deveriam cumprir-se em poucos anos, são feitas para um futuro que o novo século não iria tomar para si, pelo menos a princípio. Esses projetos colidirão não apenas com uma, mas duas guerras mundiais “quentes” e uma “fria”, e o túnel entre a Inglaterra e a França que, de todos os que previu, era para ser o menor, teria de esperar mais de oitenta anos para realizar-se.

Apenas as viagens aéreas, a reboque do uso militar da aeronave, chegaram a concretizar-se, ligando os continentes de forma rápida e eficiente, e tornando desnecessário escavar túneis sob o leito dos oceanos. Oitenta anos depois, não apenas o americano de Boston pode ir a Bombaim, mas também a recíproca tornou-se verdadeira, às vezes sem que seja preciso sair de casa. E com tudo isso, o reencantamento do sonho burguês, talvez agora como farsa, passou a ser possível para o mundo todo.

Mesmo assim, naquele curto texto que alcançou até as mais distantes paragens do mundo civilizado, Verne lançou uma corda sobre o abismo à sua frente. Como se a sua época deixasse, em uma cápsula do tempo, o tesouro de seus projetos para que outra, que lhe é posterior, os compare com suas próprias realizações.

---

<sup>131</sup> HOBBSAWN, Eric. A era dos extremos: o breve século xx, 1914-1991. São Paulo: Cia. das Letras, 1995.

## PRIMEIROS OLHARES

### O deslumbramento e crítica diante do milagre da “aerostação”

*...ha situações tão pungentes para a alma humana que jamais com ellas pode alguém acostumar-se!*

*Anônimo, Dezenove de dezembro 1876*

*...não dá para reconhecer o homem? Isso não é bem do seu feitio? Viajar pelos ares! Agora quer ser igual às águias!*

*Dick Kennedy, 1862*

O texto jornalístico reflete um escrever diferenciado e, portanto, demanda uma abordagem diferente daquela usada na análise do texto literário. Isto deve dar-se ainda que seja apenas pelo fato de que o primeiro propõe-se a ser um reflexo de acontecimentos reais traduzidos por um observador privilegiado para um público sequioso de informações, enquanto o outro é uma produção intencionalmente subjetiva, na maioria das vezes dispensando conexões imediatas com acontecimentos objetivamente observados e, portanto, mantendo com a “realidade” uma relação bem menos definida<sup>135</sup>.

A abordagem do texto jornalístico deve levar em conta a extensão da sua penetração em um contexto social, bem como a que tipo de público este está destinado, o que implica em tomar esse objeto como histórico, isto é, necessitando ser contextualizado dentro de uma sociedade determinada em um momento determinado. Além disso, torna-se necessário também identificar na medida do possível, o tipo e

---

<sup>135</sup> Esta qualidade específica do texto ficcional não elimina sua utilidade como fonte historiográfica, mas exige dos que se aventuram a usá-la como tal um posicionamento metodológico. Não se trata de encarar este tipo de fonte como pouco séria, mas antes de reconhecê-la em sua especificidade, tirando proveito da sua reconhecida ligação com o universo do imaginário, da cultura e das idéias.

número de seus leitores, formando a partir de então um entendimento mais amplo da estrutura onde esse texto específico é de um lado gerado e, de outro, consumido.

Como opção metodológica, é preciso reduzir o campo de fontes a ser abarcado dentro das limitações estabelecidas. Isto se torna mais executável, visto que o olhar procurado dentro deste quadro de construção textual é aquele dirigido especificamente a um objeto determinado, qual seja a aerostação, ou antes os primeiros contatos com a mesma. Por meio destes é revelada com mais clareza a presença da influência de uma construção imaginária na produção de um entendimento do alvo deste olhar, bem como a origem e as características dos elementos utilizados nesta construção. Este posicionamento metodológico não ignora portanto que, embora possuidor de um estatuto próprio, o texto jornalístico é também uma construção sobre o “real” e não um reflexo do mesmo. Ao realizar o próprio recorte do tema, que antecede ainda outros recortes, o autor do texto jornalístico é sujeito à subjetividade determinada pelo seu olhar e informada o seu vocabulário cultural. O próprio posicionamento tomado pelo autor em relação ao seu objeto ou tema é revelador da forma particular de subjetividade que determina a sua criação, por mais distanciada que a mesma se declare, e o mesmo vale quanto ao estudo do universo de leitores ao qual o texto era direcionado, bem como a especificidade do momento histórico em questão, que podem ser responsáveis por sutis alterações no trato de certas temáticas.

Além disso, como segmento do olhar revelador de sensibilidade, nem por isso o texto jornalístico propriamente dito guardará com o seu análogo ficcional uma relação tão direta quanto a de outras manifestações literárias presentes no universo dos periódicos, como as crônicas ou “folhetins”. A abordagem destes usa de um ferramental próprio, mas este é muito mais aproximado daquele utilizado no estudo do

texto ficcional, visto que até mesmo a forma narrativa é semelhante. A distinção se dá mais pela relação indefinida que é estabelecida entre este tipo de texto e o universo socio-cultural no qual ele se produz.

*O cronista está entre o contista e o repórter, uma vez que sua intenção não é apenas dar uma notícia, e nem construir uma história, e por ser exatamente uma fronteira entre a pura imaginação e a notícia, percebe-se uma certa liberdade do cronista para construir o seu texto e povoá-lo com dados reais e ao mesmo tempo projeções e depoimentos próprios.*<sup>136</sup>

Sua posição quase ao meio do caminho entre o ficcional e o factual, faz da crônica uma fonte rica para o entendimento do imaginário de uma sociedade em um dado período, ainda mais devido à ligação forte que mantém com o momento de sua publicação, por conta da própria natureza do seu suporte, que demanda uma correspondência imediata com os interesses do seu público específico. Esta característica deste tipo de publicação, o fato de ser imediata, interfere como um todo na sua produção enquanto texto, mesmo quando este reduz-se à descrição objetiva de “fatos”.

Assim, tendo em vista a necessidade que esta forma de comunicação tem de manter-se em contato simultâneo não apenas com a “realidade” à sua volta, mas também com o retorno produzido pelo seu público, a análise do conteúdo temático de sua produção torna-se reveladora. Por um levantamento da frequência do aparecimento de um certo tipo de texto, pode-se ter uma idéia da amplitude do interesse despertado por um determinado objeto. A partir disso, é possível estudar o vocabulário de idéias reunido para dar conta deste objeto e esboçar então o entendimento existente em relação a ele no momento dado, bem como aquele que está



sendo produzido e divulgado pelos textos estudados, alterando ou perpetuando impressões e sensibilidades prévias.

Direcionando sua análise ao entendimento de outro objeto tal como ele se viu retratado no começo do séc. XX, Nicolau Sevcenko salientou em “O Orfeu extático na metrópole” que...

*...para poder pronunciar o ineditismo dessa experiência crucial representada pelas metrópoles tecnológicas, era preciso forjar outra dicção: fluida, plástica, descontínua, multifária. Uma linguagem milenarmente elaborada para poder desempenhar-se da descrição de um castelo, se tornara obsoleta ante a repentina e estonteante aparição de uma usina colossal de energia elétrica. E a usina é apenas um único dos apêndices da cidade moderna.<sup>137</sup>*

É uma nova terminologia que precisa ser criada para desincumbir-se das novas realidades, abertas pela proliferação de novas tecnologias. Os neologismos passam a enriquecer (ou empobrecer, dependendo do ponto de vista) as línguas do mundo e as descrições do “real”, produzindo muitas vezes um estranhamento do mesmo para todos quantos não se sujeitem a aprender o vasto espectro de novas realidades. Naturalmente, o que Sevcenko afirma para os anos vinte, momento de afirmação do modernismo brasileiro, não pode ser transferido impunemente para a segunda metade do séc. XIX, muito menos quando a observação não se dá em São Paulo, já então uma cidade de dimensões consideráveis, mas sim na capital da recém tornada autônoma Província do Paraná. Se no primeiro caso, quanto ao uso dessa nova forma de se expressar, é possível declarar que “*O que essa nova linguagem está longe*

---

<sup>136</sup> BERBERI, Elizabete. Impressões: A modernidade através das crônicas de revistas no início do século em Curitiba. Dissertação de mestrado. Curitiba, 1995.

<sup>137</sup> SEVCENKO, Nicolau. O Orfeu extático na metrópole. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, p. 19.

*de exigir, porém, eram a grandiloquência e retumbância*”<sup>138</sup>, o mesmo não será necessariamente válido para o segunda caso, ainda mais quando a localização temporal é tão mais recuada.

A rigor, o mundo habitado pelos cidadãos curitibanos do séc. XIX ainda é plano e bidimensional, devido à própria natureza dos movimentos que lhes são tecnicamente possíveis. É uma realidade pouco extensa, formada pelas ruas de sua cidade, construções e pessoas, carroças e cavalos, cores e sombras; pelos interesses localizados e pelo significado que estes indivíduos emprestam aos elementos de seu universo simbólico. Eles mantêm um contato com o vasto mundo que se estende em todas as direções, além dos limites de sua realidade fechada, alguns o fazem com avidez e outros a contragosto, mas não podem evitá-lo. Quando realiza-se de forma direta, portanto na esfera do movimento e sujeito às relações da dromosfera, este contato se faz por intermédio de um repertório de meios de transporte disponíveis, que vai da diligência ao navio a vapor, passando por diferentes tipos de carruagens e pelas locomotivas. É uma ligação feita sob a égide da velocidade e da aceleração, na qual as distâncias são medidas tanto em dias e horas quanto em léguas ou milhas, e onde o entendimento da relação entre os lugares está intimamente ligado com esta percepção espaço-temporal delimitada por sua localização e pelo tempo necessário para alcançá-lo. Em muitos sentidos, esta forma de comunicação pouco mudou desde então, exceto em relação ao tempo despendido, portanto à aceleração. Continua-se tão distante de Zanzibar ou Tombuctu quanto antes, apenas o intervalo de dias necessários para atingi-las diminuiu. É no espaço do contato indireto, mediado por formas de comunicação (notadamente as impressas) que as diferenças para com este período se acentuam. Em meados do século dezenove, e mesmo avançando no início do vinte, os

---

<sup>138</sup> Ibid.

únicos meios de comunicação e informação de massa (então ainda em gestação) disponíveis para a população de Curitiba são os periódicos e o texto literário. O conhecimento da realidade de seu tempo, dos eventos e formas do mundo então distante, tinha como uma das principais fontes o contato diário com os matutinos e vespertinos, cujas matérias e crônicas, aquecidas pela força da imaginação, contrastavam com a frieza das informações apreendidas nas escolas locais. Talvez em menor monta, o texto literário permitia também a realização desta forma de contato, oferecendo uma seleção de imagens que, às vezes, era ainda mais rica e capaz de evocar a construção de um imaginário de mundo<sup>139</sup>.

Mediada por estas interfaces precárias, muitas vezes desatualizadas e parciais, esta forma de contato fazia-se indiretamente, baseando-se mais no potencial imaginário de um público leitor que, na maioria das vezes, estava fadado a nunca vir a ter acesso direto às distantes paragens tornadas conhecidas, mas não mais próximas, pela leitura de seus autores favoritos ou das matérias de jornais dedicadas a assuntos outros que não os locais. A própria côrte, que por comparação nem estava tão longe, mesmo assim permanecia a muitos dias de viagem, por estradas pouco transitáveis. Outros países, mesmo vizinhos do Brasil, representavam viagens ainda mais longas, e o tempo poderia até chegar a vários meses, se o destino fosse a Europa ou os Estados Unidos.

Entre localidades que não fossem servidas pelo transporte ferroviário, o principal meio de ligação era a diligência, e esta chegava muitas vezes a representar uma conquista, sinal do avanço em direção da modernidade e da dedicação das

---

<sup>139</sup> Vale salientar que o Ocidente não era ainda uma cultura de imagens, mas sim ainda totalmente dependente de textos. Muito embora houvessem inúmeras formas de registro imagético, inclusive já inseridas no suporte do texto literário pelo recurso das gravuras a bico de pena, a proliferação da imagem como elemento constante e indispensável da comunicação só viria a fazer-se presente com a popularização da fotografia e do cinema, que só alcançaram níveis capazes de produzir mudanças significativas na sensibilidade coletiva durante o séc. XX.

autoridades locais. Em Curitiba, uma destas ocasiões foi registrada no periódico “Dezenove de Dezembro”, em janeiro de 1876, quando da entrada em funcionamento da primeira linha permanente de diligências para o litoral, a “Companhia Paranaense”, que fazia a ligação entre Curitiba e Antonina. Esta companhia pioneira começou a atuar em 06 de janeiro daquele ano, e o seu primeiro carro, batizado “Dos Reis Magos”, saiu às 6 horas da manhã para uma viagem que demoraria 12 horas. O carro da diligência “...de construção curitybana, assim como deve ser o próximo, que se acha em construção...”<sup>140</sup> fez suas paradas normais e ainda teve de enfrentar um “tufão” antes de chegar ao seu destino. Uma vez lá, os cavalos foram tratados para a viagem de volta, no dia seguinte, quando “...partiu o carro de Antonina às horas marcadas... (o mesmo horário anterior) e aqui chegou às 9 horas de noite.”<sup>141</sup>, durando portanto o retorno cerca de 15 horas no total.

Aqui torna-se necessário um reajuste no olhar, para contemplar sem riscos desempenhos como este que, é bom recordar, constituíram motivo de orgulho para os habitantes da região e para os envolvidos na empreitada...

*Tudo foi feito aqui, inclusivamente a ferragem, molas, etc.. É tudo forte, e por isso alguns o julgam pesado... (tendo) capacidade somente para 6 passageiros á vontade e até 9 com algum constrangimento, e precise de algumas pequenas alterações que vão ser feitas, para melhor comodidade dos passageiros da 2a. classe e comunicação destes com os da 1a.  
A empresa já deu sua 3a. viagem sem incidente.  
Parabéns, pois, á província.  
Nossos agradecimentos ao Sr. Dr. Lamenha por estes melhoramentos.*<sup>142</sup>

A matéria dá relevância ao caráter local da construção, mesclando o indisfarçável orgulho por aquela realização com o entusiasmo pela novidade que vêm

<sup>140</sup> DEZENOVE DE DEZEMBRO. Diligencias no litoral. Curitiba, 12 de janeiro de 1876, p.3.

<sup>141</sup> Ibid.

<sup>142</sup> Ibid.

tornar possível um transporte mais seguro, independente da disponibilidade de carros fabricados em outras cidades.

O contato mantido com a realidade mais ampla, do mundo onde existe o “outro” formado pelas demais cidades e nações, bem como pelas idéias e invenções que nelas estão se criando, é um contato com algo que se confunde com o “estrangeiro” e com o diferente, onde se localizará o espaço de uma aventura imaginada... não vivida. Instrumentos fornecem para o observador provinciano, o repertório de imagens e ações que povoam este outro mundo, dentro do qual ele existe, já que é o mundo burguês do séc. XIX, mas não vive, pois dele está distanciado. É uma alteridade duplamente mediada, vista como um amálgama de informações incompletas, sujeitas a interferências produzidas no seio do imaginário. Para melhor compreender este processo, pode-se recorrer a um conceito de E. H. Gombrich, para quem a capacidade de reconhecer uma forma em suas representações nos é dada pelo que ele chama de “*projeção dirigida*”<sup>143</sup>, isto é, a habilidade de projetar sobre o que vemos a imagem do nosso vocabulário cultural que mais se aproxime daquilo que nossos sentidos nos permitirem divisar. E esta capacidade não se limita às imagens visíveis, sendo também possível reconhecê-la em imagens de outra ordem, tais como aquelas que lemos ou que ouvimos. Esse conceito coloca em questão a relação entre a mensagem e a sua recepção, expondo o quanto “... o contexto da ação cria condições de ilusão”<sup>144</sup>, pois revela o aspecto criativo da recepção da informação, a capacidade daquele que lê, ouve ou vê, de interferir naquilo que está captando diretamente por seus sentidos.

---

<sup>143</sup> GOMBRICH, E.H. Condições de ilusão. In: Arte e ilusão. São Paulo: Martins Fontes, 1986, p 175.

<sup>144</sup> Op. cit. p. 177.

Assim, vale a pena insistir, o entendimento que esses indivíduos possuem do mundo que os cerca, e que naturalmente não existe *per se*, é formado de 2ª mão através de um instrumento que, no século XIX é basicamente o periódico<sup>145</sup>. Nesta fonte limitada e falha, situava-se uma das matrizes da percepção que os cidadãos desta civilização, a grosso modo, puderam desenvolver acerca do mundo em que viram-se inseridos: uma percepção que, neste caso, é portanto mais ligada a um imaginário construído que a uma experiência vivida.

Isto se torna ainda mais acentuado e perceptível quando acontece um contato real, e local, com um objeto que, além de estar sendo visto pela primeira vez, ainda tem um caráter de realidade quase insubstancial, beirando o onírico. Em ocasiões assim, são escassos os superlativos e o próprio olhar passa a sofrer influências de um repertório de imagens que não possuem paralelo na experiência dos indivíduos; o que estes presenciam passa a ser a visão de um real “tingido” pelo seu imaginário. E em se tratando de comentar esta sorte de eventos, a imprensa periódica local que, em boa parte foi também responsável pela formação do próprio entendimento de mundo de seus leitores, é ela própria sujeita a um deslumbramento.

Esta era a situação em Curitiba, no início do ano de 1876, quando a cidade viu-se diante do seu primeiro contato com o “milagre” da aerostação. No entanto, não se tratava de uma demonstração científica, realizada por um explorador, mas sim de um espetáculo circense, com elementos de acrobacias. O balonismo apresentava à população da cidade não a face séria de um feito de engenharia, mas a de uma arte burlesca. Era a conquista dos ares transformada em um espetáculo itinerante, uma

---

<sup>145</sup> Não é à toa que este será o grande veículo de penetração cultural, não apenas de Verne, mas também de muitos outros escritores do período que tiveram muitos de seus trabalhos publicados primeiro sob a forma fragmentada dos folhetins, em jornais e revistas da época.

diversão dominical nada séria mas, nem por isso, menos capaz de produzir um incomparável deslumbramento.

Em menos de cem anos, desde o primeiro vôo tripulado, a invenção parecia já ter fechado um ciclo: havia começado como espetáculo para os reis de França e, depois de um interlúdio em que suas possibilidades como meio de transporte e exploração haviam sido aventadas, agora via-se novamente relegado à condição de elemento meramente alegórico e festivo em uma realidade que não encontrara ainda meios práticos para utilizar seus outros potenciais. Apenas alguns anos antes, o aeróstato ainda aparecia como um invento capaz de mudar a face do mundo, com toda sorte de possibilidades para a sua utilização como meio de transporte sendo pensadas. Em toda parte suas virtudes, mesmo que imaginárias, eram louvadas. Como no artigo do “Presse” de 4 de julho de 1850, intitulado “Locomoção aérea, Sistema de M. Pétin”, por Théophile Gautier, que explorando a idéia de um balão dirigível, teria inspirado Victor Hugo a escrever o seu *Plein Ciel*:

*Com o navio voador, ir-se-á á Califónia em algumas horas, descer-se-á no centro misterioso da África... A China verá sua grande muralha inútil... A humanidade toma realmente posse do seu globo...* <sup>146</sup>

São idéias semelhantes às que Verne iria tornar populares poucos anos depois. E mesmo as palavras se assemelham, quando ele comenta, nas “Cinco semanas...”, o que será possível realizar através deste novo método de explorar o mundo. O vocabulário da esperança é o mesmo: “*O século XIX não terminaria sem que a África revelasse os segredos escondidos em seu seio há seis mil anos.*” <sup>147</sup> e

<sup>146</sup> VIERNE, Simone. Ligações tempestuosas: a ciência e a literatura. In: A ciência e o imaginário. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1994, p. 94.

<sup>147</sup> VERNE, Júlio. Cinco semanas em um balão. (1862) São Paulo: Circulo do Livro, 1995, p. 55.

novamente, ao final da aventura... “*Antes do final do século, esses territórios imensos já terão, com certeza, sido explorados.*”<sup>148</sup>.

Estas amplas vantagens do transporte aéreo não se viram confirmadas, devido principalmente à demora para o desenvolvimento de uma forma viável de produzir a dirigibilidade do balão, conseguindo finalmente tornar real o sonho da navegação aerostática<sup>149</sup>. O próprio Prof. Fergusson que, como personagem verniano não pode ser acusado de posturas conservadoras, parece em momentos desesperançado com essa invenção já então (1862) há muito esperada. Ele chega a chamá-la de utópica, e explica...\_\_

*Não creio... que se consiga dirigir os balões. Conheço todos os sistemas testados ou propostos, e nenhum deu certo, nem era praticável. Vocês podem imaginar como me preocupei com esse caso que me interessa muito, mas não consegui resolvê-lo com os meios oferecidos pelos atuais conhecimentos de mecânica. Seria preciso descobrir um motor de uma potência extraordinária e de uma leveza impossível! E ainda assim, não seria possível resistir às correntes mais fortes! Aliás, até agora, as pessoas se dedicaram mais a dirigir a barquinha do que o balão, o que é um erro.*<sup>150</sup>

A evolução dos conhecimentos da física parecia-lhe ter sido maior do que a da mecânica, pois a tecnologia para desenvolver um motor adequado, bem como uma armação leve que desse forma aerodinâmica ao balão, não havia ainda sido possível, apesar dos esforços se multiplicarem com esse fim. O vapor, que havia sido já perfeitamente adaptado ao uso no transporte marítimo e fluvial, não servia para esses propósitos aéreos, pelo tamanho e peso necessário para as caldeiras e para o seu combustível; e a força motriz humana (que muitos então estavam testando) era insuficiente.

---

<sup>148</sup> Op. cit. p.237.

<sup>149</sup> No capítulo 3 será contemplada a questão dos balões dirigíveis.

<sup>150</sup> Op. cit. p. 61.



*Há pouca ou nenhuma relação (entre um aeróstato e um navio). O ar é infinitamente menos denso do que a água na qual o navio só está submerso pela metade, enquanto o aeróstato mergulha inteiramente na atmosfera e fica imóvel em relação ao ar ao redor.* <sup>151</sup>

Mas estas dificuldades pouco fizeram para desanimar Verne, ou o seu personagem, que manifestava sua confiança em que a “ciência aerostática” não havia dado ainda a sua última palavra<sup>152</sup>. Apesar de tudo o balão não seguira o mesmo caminho de tantos outros deslumbramentos tecnológicos, tais como o charlatanismo conhecido por Mesmerismo<sup>153</sup>, que perderam gradualmente seu impacto, tornando-se lugares comuns quando deixaram de cumprir as promessas geradas pelo próprio assombro com que eram olhadas.

Menos que uma banalização, o que estava acontecendo era uma gradual expansão da esfera de alcance do balonismo como novidade dentro da civilização ocidental, bem como do deslumbramento por ele provocado. Enquanto na Europa as demonstrações puras e simples de vôos de balão já haviam sido absorvidas culturalmente e começavam a proliferar novas aplicações para o invento (tais como torneios, corridas e até viagens curtas), em outros rincões do Ocidente, tais como a América do Sul, só agora estavam chegando os primeiros vislumbres dessa realização que, portanto, ainda guardava todo o seu impacto.

Não apenas Curitiba, mas o Brasil como um todo situava-se neste momento na periferia deste campo, conservando-se ainda intocado pela aerostação. Para as populações locais, a chegada de aeronautas não encontrava paralelo possível

---

<sup>151</sup> Ibid.

<sup>152</sup> O tema, recorrente em Verne, será retomado no terceiro capítulo ao se examinar mais detidamente a obra “Robur, o conquistador”.

<sup>153</sup> Teoria do Magnetismo Animal, desenvolvida pelo médico alemão Franz Mesmer (Iznang, 1734 - Meersburg, 1815). Mesmer chegou a desenvolvê-la como terapêutica, tendo entre suas práticas a da ingestão de soluções ferrosas pelos pacientes, que então eram submetidos ao efeito de imãs poderosos para aliviar os sintomas das mais variadas doenças. Apesar de sua ineficácia, o mesmerismo foi uma

em suas experiências, quer fossem individuais ou coletivas. Neste contexto, a seriedade ou não das apresentações tinha pouca importância, sendo totalmente obscurecida pela carga simbólica que seus atos carregavam aos olhos de uma audiência para quem eram inauditos.

Foi com esse olhar pré-informado, carregado de imagens de aventura e heroísmo que, no início do ano de 1876, a cidade de Curitiba recebeu Theodulo Ceballos: saltimbanco, bufão, acrobata e... aeronauta. A princípio sua chegada recebeu pouco furor, apenas uma nota nos jornais locais registra a vinda para a cidade da sua pequena caravana e anuncia para dia 06 de janeiro, domingo, a ascensão de seu balão, a ser realizada no “largo da matriz”. Após o vôo, no entanto, a narração se prolonga, transformando-se em crônica e descrevendo com entusiasmo uma experiência que fugia aos limites do conhecido:

*Desde ás 10hs.... começou o povo a affluir para o largo da matriz... em todos os semblantes notava-se a extrema curiosidade de assistir ao grande cometimento do audaz mexicano, como um espetáculo todo novo, nunca visto nesta capital.*

*(...)*

*A ascensão foi, pois, resolvida, sendo o aviso feito por diversos foguetes que subiram no ar.*

*Ondas de povo, nacionaes e estrangeiros da cidade e dos arrabaldes, em pouco tempo encheram a praça Matriz.*

*(...)*

*Quasi que toda a população da capital estava alli, avida de curiosidade, anciosa por ver o quanto podia a coragem do homem que sente-se dominado pelo amor a arte...*<sup>154</sup>

---

prática incrivelmente bem-sucedida, mesmo após ser várias vezes desmascarado como charlatanismo, e prosseguiu atraindo praticantes por todo o século XIX e além.

<sup>154</sup>DEZENOVE DE DEZEMBRO. O aeronauta Ceballos. Curitiba, 06 de fevereiro de 1876, p.03.

Voar então aparece como arte e não ciência, talvez essa idéia explique a peculiaridade deste olhar curitibano, seu total arrebatamento pelo fenômeno que presencia e a ausência de qualquer crítica que tente reduzir o espetáculo às suas devidas proporções. Mesmo quando há uma demora para o início da apresentação a atitude geral de entusiasmo permanece, permeando toda a descrição do vôo que, apesar de longa, merece ser mantida na íntegra:

*... mas afinal o signal foi dado, e o aeronáuta appareceu no circo em seus trajos de artista gymnastico, para pôr em pratica a sua habilidade.*

*Á ordem sua, as cordas que prendiam o balão foram soltas, e, com a rapidez do relampago e o sangue frio do stoico, o arrojado mexicano, apegando-se as duas argolas que, abaixo do aeróstato, estavam presas aos cordéis que deste pendiam, bradou - viva o povo de Curityba!*

*E subiu...*

*Este viva, começado em terra, já foi terminado no ar: o balão tinha-se elevado entre os bravos e palmas dos espectadores do circo.*

*Ceballos, seguro apenas pelas duas argolas... executava, entretanto, no ar, trabalhos gymnasticos dos mais difficeis, como o fizesse... apenas a alguns pés de distância do solo.*

*Quando o aeróstato atingiu a uma altura de 40 a 50 metros, o enthusiasmo do povo... transformou-se em estupefacção... mista de terror... era um assombro diante do rasgo de suprema audácia de um homem, frágil creatura, que afrontava a morte, perdendo-se no espaço, como em desafio á força dos ventos e das nuvens!*

*(...)*

*Suscitava-se uma duvida em todos os espíritos: seria elle um louco ou um homem extraordinário?*

*(...)*

*Não durou, porém, por muito tempo esta penosa situação.*

*Ceballos não era um louco, e sim um inexcedível aeronáuta.*

*O balão, depois de haver-se elevado a cerca de 1,000 metros, fosse por escassez da força impulsora, fosse pelo estado carregado da atmosphaera, começou a baixar.*

*O povo... acudiu ao alto de S. Francisco, onde parecia ir cair o aerostata.*

*Foi uma scena de entusiasmo idescriptivel: todos agora corriam desejosos de felicitar e aplaudir o valente aeronáuta, primeiro que sulcara nossos ares.*<sup>155</sup>

A exaltação do feito é incondicional, retratando um desejo de comunicar uma experiência que marcou o autor e que, pelo que ele nos descreve, atingiu também a população da cidade, causando uma resposta previsível, porém ainda assim cheia de significado:

*No alto de S. Francisco verificou-se, porém, que a descensão se findara um pouco mais distante, nos terrenos de uma chácara do Sr. Lustosa de Andrade, á cerca de 2 quilômetros desta cidade. Muitos curiosos foram, uns à pé e outros à cavallo, até alli; mas a maior parte do povo aguardou no alto o regresso do Sr. Ceballos, para recebel-o com vivas e bravos, e depois, ao som da musica, acompanhal-o até o circo.*<sup>156</sup>

A descrição do evento acentua a todo momento o ineditismo do mesmo e mais, o quanto ele estava ligado a construções absolutamente sem sustentáculo na realidade ou na experiência. Ao contrário, o que se tinha como suporte para o entendimento era tão somente um vocabulário advindo de textos ficcionais e notícias da distante Europa. Destituído de quaisquer predisposições negativas, o cronista adota uma observação que é incapaz de afirmar-se enquanto neutra e distanciada. Ele participa do entusiasmo dos demais assistentes, transferindo para o seu registro o peso de suas sensações. Não se trata da descrição de um mero espetáculo circense, há um clima de heroísmo em cada linha da narração. Ceballos é um “*inexcedível aeronauta*”, cujo desempenho “*Faz honra, em coragem, a pátria de Juarez e não desmente a intrepidez dos heróicos deffensores de Puebla.*”<sup>157</sup>. O atleta do trapézio é,

---

<sup>155</sup> Ibid.

<sup>156</sup> Ibid.

<sup>157</sup> Ibid.

então, do mesmo estofado dos mais celebrados heróis de seu país<sup>158</sup>, merecedor de todas as honras...

*Chegada a multidão ao circo, victoriando sempre o feliz aeronauta, como se o trouxessem em triumpho, ahi, à instancia de diversos dos seus admiradores, resolveu elle fazer uma segunda ascensão, á 15 do corrente, para solemnizar o dia da collocação da pedra fundamental da nova matriz desta capital.*<sup>159</sup>

A escolha da data não poderia ser mais indicativa das dimensões atingidas pelo espetáculo, pois envolve uma inauguração revestida de aspectos altamente significativos para a política local com uma atividade de cunho eminentemente circense mas que, por sua natureza inaudita, é amplamente abraçada pela administração da cidade, que a torna parte do seu instrumental de autopromoção. A importância da construção de uma nova Igreja Matriz para a cidade é ainda mais acentuada pelo momento em questão, meados do século XIX, em que a cidade está longe de constituir um agrupamento populoso e cosmopolita, apesar de sua condição de capital da província. Portanto, tal como então se apresentava, a capital paranaense não estava acostumada a ter contatos diretos com acontecimentos bizarros como este: um homem voador. Além disso, a cidade tem uma importância apenas regional, e está só agora começando a construir os elementos necessários para redimensionar o seu “teatro do poder” à sua nova condição de predomínio político reconhecido, com a emancipação de São Paulo. A construção da nova Matriz é parte fundamental nesta troca de vestuário arquitetônico, e seria relevante marcar o lançamento de sua pedra

<sup>158</sup> A comparação, embora seja exagerada, tem também um efeito jornalístico. Benito Juarez Garcia, Presidente do México (1867-1872), havia sido recentemente responsável pela derrubada do Império Mexicano, derrotando o Imperador Fernando José Maximiliano, o Habsburgo que havia sido alçado ao poder no país após a invasão francesa de 1864 e que, abandonado por Napoleão III em 1867, fôra fuzilado junto com seus seguidores. Tendo ocorrido a menos de 10 anos, este evento internacional estaria ainda fresco na memória da população letrada da cidade, que tivesse mantido algum contato com o restante do mundo através das notícias dos periódicos. (Ref.: DICIONÁRIO BIOGRÁFICO. São Paulo: Abril Cultural, 1976.)

<sup>159</sup> Ibid.

fundamental com um vôo de balão. A vinda de Ceballos faz-se, portanto, oportuna para a classe política local, além de desencadear uma comoção popular dificilmente superável por qualquer outra na memória da cidade:

*Ella (a praça da Matriz) ofereceu então um espetáculo imponente, deslumbrante: as casas todas regorgitavam de senhoras ás janellas, e o centro do largo cobria-n'o a multidão.*<sup>160</sup>

Cenas como estas, descritas logo após a primeira ascensão, não voltariam a repetir-se na terça-feira, 15 de fevereiro, dia marcado para a festa de lançamento da pedra fundamental do prédio da futura Catedral. Devido à falta de condições climáticas adequadas para a ascensão, esta teve de ser adiada, como foi noticiado no “Dezenove de Dezembro” de quarta-feira, dia 16. O próximo fim de semana não foi tão pouco propício, e a segunda tentativa acabou tendo lugar somente na quarta-feira, dia 23...

*Dia útil da semana como era ese, supunha-se fosse menor a concorrência dos espectadores.*

*Engano!*

*Desde ás 11 horas da manhã começou o povo a apinhar-se na praça da Matriz, onde o inexcédível aeronáuta mexicano ia, como da primeira vez, effectuar sua ascensão.*

*O dia de trabalho transformou-se num dia de festa para quasi toda a população da cidade e dos arrebaldes vizinhos.*

*(...)*

*O distincto artista americano merecia essa prova de apreço do povo de Corityba, que já havia maravilhado com a primeira exibição do seu trabalho.*<sup>161</sup>

Em pleno meio de semana, e depois de vários adiamentos, a resposta da população permaneceu a mesma, conservando o entusiasmo pela apresentação e

<sup>160</sup> Ibid.

<sup>161</sup> DEZENOVE DE DEZEMBRO. Ascensão aerostática. Curitiba, 26 de fevereiro de 1876, p. 3.

lotando a praça central e os seus arredores, além de pagarem muito mais do que a quantia mínima necessária para que Ceballos pudesse dar início às suas peripécias.

*O dia estava magnífico... uma briza agradável começou entretanto, a soprar um pouco mais forte de uma hora em diante, quando o balão principiava a encher-se. (...) As 3 horas, afinal, o aeróstato ficou cheio do fluido... mas, exactamente neste momento, eis que, num dos empuxões que soffreu do vento, toca num dos palanques do circo e recebe um pequeno furo. O balão estava roto, e a ascensão parecia malograda. Mas não, para a intrepidez de Ceballos não há obstáculos que ella não vença; o aeronáuta, apesar de conhecer o perigo a que se expunha, não exitou: olhou para o seu balão, e, com o rasgo de coragem do vencedor de Pharsalia, como que disse aos ventos - 'não importam as contrariedades, levaís Ceballos e sua fortuna!'.<sup>162</sup>*

Mais uma vez faltam adjetivos ao narrador, que recorre a uma comparação ainda mais delirante que a primeira. O acrobata mexicano é agora igualado a ninguém menos que o “vencedor de Pharsalia”, ou seja: Júlio César<sup>163</sup>! Ele adquiriu, pois, feições completamente desproporcionais aos olhos do cronista, sendo necessário comparar suas proezas com as de um grande personagem da história da humanidade. Tais arroubos pseudo-poéticos comunicam as alturas atingidas pela percepção dita “objetiva”, influenciada ainda que a contragosto pela força de construções imaginárias. Outros olhares, possuidores de vocabulários menos ricos para reconhecerem o objeto do balão e o seu ocupante, poderiam ver nele algo menos do que um herói semi-mitológico<sup>164</sup>, mas não deixaram de voltar a ser deslumbrados por ele...

<sup>162</sup> Ibid.

<sup>163</sup> Farsália é uma cidade na Grécia, na região da Tessália, onde em 48 a.C. César derrotou Pompeu Magno, estabelecendo o seu domínio militar sobre toda a República Romana e mudando para sempre o destino desta e, por consequência, de todo o mundo.

<sup>164</sup> César, *Gaius Julius Caesar*, (Roma, 100-44 a.C.) pertencia a uma das mais antigas e celebradas famílias da República Romana, cuja linhagem podia ser traçada diretamente até a deusa Vênus. (Ref.: DICIONÁRIO BIOGRÁFICO. São Paulo: Abril Cultural, 1976.)

*E o balão elevou-se.*

*Não descreveremos a impressão do povo neste transe de sublime admiração... Ceballos, porem, desta vez, para mais recrear o publico, levou consigo um cãozinho, atado a um para-quêda, e, a uns 500 metros de altura, lançou-o a terra.*

*O povo esta num extasi de assombro ante tão grandioso espetáculo: o aeronauta subia a tornar-se quasi imperceptível, e o cãozinho vinha mansamente descendo resguardado pelo seu para-quêda... caiu a pouca distancia da cidade, sem incidente algum.*<sup>165</sup>

O toque de dramaticidade forçada ajuda a salientar, para um público já impressionado, o aspecto irreal da cena: um cão aeronauta, indo onde muitos dos presentes não teriam coragem de ir e, ainda por cima, desafiando a própria força da gravidade, sendo lançado ao espaço em um (e a palavra surpreende por seu uso) pára-quedas. O balão ainda iria subir muito mais, chegando a 1.500 metros de altura (em uma estimativa do autor da crônica), mas o vôo foi curto, como convém a uma apresentação circense, e por fim ele “...fez sua descensão a 3 km. de distancia, caindo em um banhado que vadeou facilmente.”<sup>166</sup> A população não o havia esquecido, porém, muitos voltando a acompanhar todo o trajeto, como da primeira vez, ansiosos por não perder nenhum momento daquele acontecimento. Mais tarde...

*Ao entrar na cidade, foi o sympathico aeronáuta recebido com applausos fervorosos do povo, que o trouxe, acompanhado de uma banda de musica, até o largo da matriz, entre vivas e foguetes.*

*Ali fizeram-no percorrer toda a praça e atravessar a rua das Flores, sempre victoriando, com estrepitosas ovações, até a casa de sua residência.*

*E assim terminou essa festa popular que, como a primeira, ficará para sempre gravada na memória da actual geração.*

*O nome de Ceballos ficara popular em Curityba.*

*É um verdadeiro rei do ar o destemido mexicano...*<sup>167</sup>

---

<sup>165</sup> Ibid.

<sup>166</sup> Ibid.

<sup>167</sup> Ibid.



Encerrada com uma evocação à persistência da memória, a narração deixa a sensação de que outros vôos seriam igualmente bem recebidos. Mas este seria o último contato direto que a cidade teria com o balonismo por um longo tempo. Se em outras cidades tais episódios logo se tornariam comuns, em Curitiba eles permaneceriam na categoria de momentos isolados, cada qual com suas próprias características e muito distanciados uns dos outros.

Neste primeiro contato com o mundo da aerostação, o olhar do anônimo periodista aparentemente procurou ficar em sintonia com o restante da audiência de Ceballos, chegando quase a um *“extasi de assombro”*<sup>168</sup>. Sua é a única voz responsável por registrar o incrível sucesso do balonista mexicano, e ele conta a história de um personagem improvável, que chega à cidade como artista circense e sai dela como herói celebrado. Não há críticas ao ato de voar e, mesmo quando este é comparado a um gesto de loucura, o é apenas rapidamente, logo sendo assegurada a genialidade, e não a falta de juízo desta figura que é identificada com a do destemido aventureiro.

Mas esse olhar desmedido da população de Curitiba não constitui um fenômeno local, causado pela condição periférica da cidade em relação ao resto do Brasil e do mundo e, conseqüentemente, em relação às conquistas tecnológicas da cultura ocidental no período. Ao contrário, adotar este tipo de abordagem seria ter uma atitude desdenhosa, que procuraria minimizar a amplitude da técnica como elemento constitutivo de parte substancial das realizações da civilização ocidental e, principalmente, das exteriorizações do seu entendimento de si mesma. Seria tentar ver nestas representações de modernidade um atributo dos grandes centros apenas, em vez de uma forma de percepção do mundo, e de ação no mesmo, que independe de um

*locus* privilegiado. Este tipo de atitude não resiste a uma análise mais pormenorizada, muitas vezes bastando estender a abrangência do olhar para detectar falhas nestas interpretações.

Como recurso seria possível buscar um contraponto do olhar curitibano, que oferecesse a imagem refletida do mesmo em outro contexto. Para tanto, a escolha de São Paulo como ponto focal alternativo (para a análise deste momento de contato inicial) permite pôr em evidência as características pertinentes aos dois olhares, bem como aquelas nas quais eles se distanciam. Em relação à Curitiba, São Paulo é incontestavelmente mais central em sua posição como metrópole em formação. Sua inserção, mesmo enquanto capital de província, na esfera do que se podia então entender por “moderno”, torna-a particularmente atraente para um estudo de suas representações referentes a um fenômeno cuja imagem é, em si, tão evocativa do seu tempo como o balonismo. E a oportunidade para a realização deste estudo comparativo é dada a partir do mesmo agente responsável pelo evento estudado em Curitiba, qual seja, o mesmo balonista mexicano que chega agora na capital paulista, como foi registrado pelo periódico “A Província de São Paulo”, em fins de março do mesmo ano de 1876:

*...Theodulo Ceballos, mexicano, aeronauta que ha percorrido diversos pontos do Pacifico e Rio da Prata, e conta já numerosas viagens aereas em balão. Já esteve nas províncias brasileiras de S. Pedro do Sul e Paraná. Pretende trabalhar n'esta capital por estes próximos dias, realizando perante a nossa população uma verdadeira novidade, de que temos noticia até hoje pelas gazetas e romances de Júlio Verne.*<sup>169</sup>

<sup>168</sup> Ibid.

<sup>169</sup> A PROVINCIA DE SÃO PAULO O aeronauta Ceballos. São Paulo, 28 de março de 1876. seção: Noticiário, p.3.

Em São Paulo, portanto, a ascensão de um balão era uma novidade tão grande quanto havia sido algumas semanas antes na “provinciana” Curitiba que, o que é surpreendente, havia testemunhado a sua primeira ascensão antes da capital paulista fazer o mesmo. Também a referência a Verne é valiosa, pois demonstra o quanto o periodista, como de resto provavelmente toda a sociedade de então, devem agradecer a ele pelo entendimento que possuem da aerostação.

Outra referência verniana aparece no mesmo periódico, sob a forma de uma nota internacional intitulada “Ao redor do mundo, em 70 dias”, publicada na seção “Noticiário” mais de dez dias antes da chegada do balonista à cidade. A nota trata do anúncio, por parte de uma companhia náutica inglesa, da sua intenção de fazer a volta ao mundo em menos tempo do que havia levado para Phileas Fogg: “... é o que pretende realizar uma companhia inglesa de paquetes a vapor. (...) Ha muitos annos que a Inglaterra creou verdadeiras esquadras de vapores que a ligam ás suas colonias mais distantes...”<sup>170</sup> São descritas as rotas destes navios, mencionando lugares cujos nomes evocam a aventura. Seguindo para o leste, eles iriam de Malta para Suez, depois Aden, Singapura, Batávia e Hong Kong; se a rota fosse à oeste, cruzariam os Estados Unidos de trem e, partindo de São Francisco, atravessariam o Pacífico em direção às ilhas Sandwich e Fidji. “Com os novos serviços acelerados... a duração da viagem aos antipodas será... abreviada. Ir-se-ha de Londres a Melbourne em 42 dias, e 70 bastarão para dar a volta á roda do Globo.”<sup>171</sup>. Este fragmento destaca como, não apenas a obra de Verne forneceu a expressão usada pela companhia inglesa para expressar o encurtamento temporal a ser conseguido para cobrir o espaço físico da circunferência da Terra, mas a importância desta declaração

---

<sup>170</sup> A PROVINCIA DE SÃO PAULO. Ao redor do mundo, em 70 dias. São Paulo, 16 de março de 1876, seção: Noticiário, p. 3.

<sup>171</sup> Ibid.

foi tal, que a fez merecedora de encontrar o seu caminho até as páginas de um periódico provinciano do distante império tropical brasileiro. Assim como as frotas inglesas uniam as mais longínquas colônias sob uma mesma bandeira, também a égide da velocidade, representada em intentos tais como o de estabelecer recordes de circunavegação, era um assunto universal que recorria a elementos descritivos advindos de construções eminentemente fictícias, por carência de um repertório outro de imagens que servisse a esse propósito.

Assim, também a chegada de um balonista é recebida, a princípio, com o adendo da expectativa de um espetáculo de dimensões vernianas. Alguns dias depois, em 9 de abril, novamente na seção “Noticiário”, é anunciado para “...hoje, á tarde, no Passeio Publico, a ascensão do aeronauta Sr. Ceballos. A raridade do curioso espetáculo promette avultada concorrência.”<sup>172</sup>. O que ocorreu, no entanto, superou as expectativas, merecendo um prolongado texto, quase uma crônica, tal o impacto que teve na audiência. Mas, ainda que não fosse possível ignorar uma apresentação pública de tamanhas dimensões, o olhar atento da imprensa local não demonstrou procurar a mesma sintonia com as manifestações de aprovação da audiência. “A província...” parece cobrir o acontecimento com pouco ânimo, e a crônica resultante é plena de ironias:

*Pensando bem, eu não devia escrever este folhetim. Para que? não é verdade que toda a gente de S. Paulo esteve antehontem no Passeio Público?*

*(...)*

*Não; pensando melhor, escrevo. O assumpto é conhecido, não se diz novidade; mas, folhetim, olhe bem, deixa-te de escrúpulos: tu estás sempre nesse caso de hoje, tu és habitualmente isso mesmo; nada de pretensões, folhetim paulistano!*<sup>173</sup>

<sup>172</sup> A PROVINCIA DE SÃO PAULO. O aeronauta Ceballos. São Paulo, 09 de abril de 1876. seção: Noticiário, p.3.

<sup>173</sup> A PROVINCIA DE SÃO PAULO. A ascensão aerostática. São Paulo, 11 de abril de 1876, p. 1.

Apresentando-se como “*folhetinista catholico, em semana sancta*”<sup>174</sup> o autor manifesta com a sua surpresa diante da facilidade com que os cidadãos puderam ser tão facilmente enganados...

*Bato no peito e confesso que nunca te supus (povo de São Paulo) gente para a prodigalidade de encher um recinto qualquer para um espetáculo que ia dar pelos ares acima, visível de muitos pontos fora dos limites dos dez tostões. Muito bem, povo paulistano! desmentiste grandiosamente a minha expectativa. Assim é que se quer um povo, curioso, que abra bem os olhos - generoso, que não abra menos as bolças.*<sup>175</sup>

Portanto, o povo paulista que, por curiosidade, ocorreu em massa para presenciar o vôo de Ceballos, é considerado ingênuo por estar disposto a pagar para ver algo que, por sua própria natureza, poderia ser visto sem maiores dificuldades de qualquer ponto da cidade com uma visão aberta do céu. Uma atitude bem diferente daquela tomada pelo representante do periódico curitibano “Dezenove de Dezembro”, para quem a assistência demonstrou o seu reconhecimento ao estar disposta a pagar, e até a reunir o dinheiro necessário para a realização da empreitada.

*Espalhou-se, neste ínterim, a noticia de que a ascensão não podia ter lugar, por não haver-se ainda conseguido completar a quantia necessária para o divertimento verificar-se: este ameaço de mallogro da festa pôs em alvoroço os espectadores que, em poucos momentos, cobriram o déficit com algumas novas assignaturas.*<sup>176</sup>

Os olhares mostram suas diferenças: onde um deles enxerga um engodo, destinado a iludir os simplórios, o outro vê um prodígio, merecedor de todo o reconhecimento. O folhetinista de São Paulo parece forçado a transformar em assunto algo que não lhe produz mais do que puro desdém: as patifarias de um saltimbanco

---

<sup>174</sup> Ibid.

<sup>175</sup> Ibid.

vulgar que é transformado em objeto do deslumbramento das multidões. Para ele, tornou-se necessário explicar este fenômeno, ou antes, desmascará-lo como a farsa que, na sua opinião abalizada, ele indubitavelmente era. E a própria linguagem folhetinesca serviria de ferramenta, com o seu eficiente sarcasmo.

*...já ia longe o ponto das quatro horas, de que falava o cartaz.(...) Alguns, menos curiosos... exultavam com a idéia da transferência para o outro domingo; vinham a ser dous bons espetáculos com um cartão só, porque para esses o espetáculo era o concurso de gente...*<sup>177</sup>

Explica-se portanto o grande fluxo de pessoas para a ocasião, afirmando que a audiência veio apenas por desejar desfrutar das sensações propiciadas pelas multidões, ao que a ascensão não passaria de elemento acessório. Embora forçada, esta simplificação tenta dar conta das dimensões do evento fazendo uso de um recurso quase tautológico, qual seja o de dizer que uma multidão se formou pelo desejo de ver-se formada. Ainda assim, outros argumentos são apresentados para justificar todo este pouco caso, pois o vôo foi pouco menos que um desastre.

*Foi obra de um momento. Viu-se o grande balão oscillar, erguer-se ás tontas, roçar pelo mastro, rasgando-se e ir pelos ares desmantelado, fumegante, ridículo e terrível! E não ia só! Suspenso das argolas que rematavam as cordas do trapézio, ia um homem, o aeronauta Ceballos.*<sup>178</sup>

Portanto o balão é merecedor muito mais de ser ridicularizado do que de produzir qualquer assombro. Todavia, o mesmo não é necessariamente verdade para o público que correu atrás do malfadado aeróstato, como o próprio folhetinista não pode deixar de descrever, ainda que relutantemente...

<sup>176</sup> DEZENOVE DE DEZEMBRO. O aeronauta Ceballos. Curitiba, 06 de fevereiro de 1876, p. 03.

<sup>177</sup> A PROVINCIA DE SÃO PAULO. A ascensão aerostática. São Paulo, 11 de abril de 1876, p. 1.

<sup>178</sup> Ibid.

*...houve um momento de emoção suprema, de confusão, de ansiedade. Exclamavam, corriam, as mulheres tremulas e pallidas, as creanças a chorar... Precipitou-se a multidão para onde o balão fôra cahir; vararam o matto, pisavam canteiros e flores, abalroando-se, expremendo-se, ávidos, electrizados de curiosidade. Alguns atravessaram o rio.*<sup>179</sup>

E as expressões que ficaram registradas deste momento, escolhidas pelo autor do folhetim, são testemunhos tanto da ansiedade gerada pelo malogro da ascensão, quanto de uma atitude de desprezo para com aquele gesto temerário: “Morreu, não ha que vêr! está morto!” e “O coitado! si ha dinheiro que pague isso!” ou ainda “Ora, afinal não teve graça nenhuma. Então nem uma perna quebrou?”<sup>180</sup>. O desapontamento é então duplo: não apenas o “aeronauta” não passava de um artista de circo, como suas peripécias, mesmo quando desastrosas, não lhe são fatais. Essas críticas não irão impedir Ceballos de realizar nova ascensão alguns dias depois, desta feita muito bem sucedida, impossibilitando novas ridicularizações. Mesmo assim ela recebe apenas uma nota fria na “Provincia...” de dia 18 de abril:

*...às 2 horas da tarde... fez o Sr. Theodulo Ceballos no Jardim, segunda ascensão... Elevou-se no balão até desapparecer nas densas camadas de nevoeiro... caindo mais ou menos a um quilometro de distancia, na margem do Tietê, em terras da Olaria Bom Retiro...*<sup>181</sup>

Se é obrigado a registrar a notícia, nem por isso o periódico há de fazê-lo com gosto, como se incomodasse até o fato dela ter sido bem sucedida, em vez de outro fiasco do qual poderia extrair comicidades. Estas virão sob a forma de um novo texto, intitulado “Chronica Rabugenta”, publicado no dia 23 e assumindo uma posição abertamente crítica, a ponto de comparar o balão roto com a situação política do

<sup>179</sup> Ibid.

<sup>180</sup> Ibid.

<sup>181</sup> A PROVINCIA DE SÃO PAULO. Ascensão aerostática. São Paulo, 18 de abril de 1876, seção: Noticiário, p. 2.

Império que “...teve seu berço nos pannos rotos de Cabral e ameaça ter seu túmulo na banca rota de suas finanças.”<sup>182</sup>. Em tom de sátira, o “cronista rabugento” compara o Primeiro Império ao fiasco da primeira ascensão de Ceballos, dizendo do Segundo que este encontra-se perdido na bruma, como aconteceu ao balonista no seu segundo vôo. E encerra seus comentários jocosos pedindo... “*Acuda-nos um Ceballos não Acephalo!*”<sup>183</sup>.

Nos dias seguintes, apoiado pelas crescentes multidões que cercavam suas apresentações, o trapezista realizou mais três ascensões, permanecendo em grande parte ignorado pela imprensa, que as registrou apenas sob a forma de notas sem maiores descrições. Intocado por esta indiferença, Ceballos continuou ainda por algum tempo em São Paulo e, nas duas últimas vezes em que voou, ele o fez para arrecadar fundos, primeiro para a Sociedade de Beneficência Portuguesa e depois para a Santa Casa de Misericórdia.

Durante todo o tempo de sua estadia na cidade, a reação dos periodistas é antagônica àquela expressa pelas multidões; estas enchem as praças enquanto aqueles menosprezam o acontecido. Nem por isso sua crítica seria incorreta: com efeito, Ceballos merece mais ser chamado de acrobata que de aeronauta, desde que se tenha uma imagem pré-informada para definir o que este último seja. Interferiu aí uma construção que não possuía fundamentação na experiência pois, como as próprias crônicas retratavam, aquele contato com a aerostação era algo “*totalmente novo*”, um “*novíssimo espetáculo*” capaz de produzir “*enchentes*” de gente.

Para as correntes mal informadas de povo que lotaram os Jardins para presenciar as ascensões, o que viam “era” a aerostação. Impregnadas de uma ansiedade que não vinha acompanhada de imagens idealizadas, estas multidões

---

<sup>182</sup> A PROVINCIA DE SÃO PAULO. Chronica rabugenta. São Paulo, 23 de abril de 1876, p.1.



refletiam o que sentiam: curiosidade e assombro; em vez de declararem o que deviam: desdém e enfado<sup>184</sup>. Mas, que mecanismos favorecem esta atitude pretensiosa de uma imprensa que, em última instância, era tão neófito diante do fenômeno do balonismo quanto as multidões que repetidamente acorriam para presenciá-lo? Talvez fosse mais acurado dizer que o espetáculo presenciado pelo “folhetinista catholico” tinha pouco em comum com aquele que assombrara a população da cidade. Seus olhares eram distintos, ou melhor, distintamente constituídos. O periodista, bem informado “pelas gazetas e romances de Júlio Verne”, vê um espetáculo circense onde esperava uma celebração das conquistas do seu tempo. Sem barquinha ou instrumentos científicos, o balão de Ceballos é, no mínimo, uma anomalia à qual faltam os elementos que a tornariam uma legítima experiência aerostática. Tal como se apresenta, o espetáculo é uma farsa que faria rir se não produzisse tanta indignação. Já o povo que apinhava as ruas ao redor dos Jardins via outra miragem, a de um homem intrépido, capaz de desafiar o perigo sem pensar nas conseqüências e emergir ileso. É a imagem de um herói e, a esta audiência, pouco importa se existe ou não legitimidade em seus reclamos de ser reconhecido como um aeronauta. Este olhar não possui uma construção elaborada para definir o que ou quem mereceria receber o nome de aeronauta, sabe apenas que um homem afirmou que iria voar e, contra todas as dificuldades, realizou o que prometera.

Testemunho deste sucesso de Ceballos com a população de São Paulo é a sua permanência na cidade por mais de um mês, com a realização de quatro vôos, recebidos progressivamente com mais antipatia pela imprensa paulista, até caírem na indiferença. Por comparação, em Curitiba ele ficou por exíguas duas semanas,

---

<sup>183</sup> Ibid.

<sup>184</sup> As crônicas salientam com clareza a condição social daqueles que exaltam ao “*intrépido Ceballos*”, estes são: “...*uma turba de populares... descalços*”, em oposição aos “doutores” que, corretamente, declaram seu desapontamento pelo que presenciaram: “...*esse homem é um acephalo!*”.

executando somente duas ascensões, muito embora a reação do público tenha sido acompanhada pelos periodistas locais, que foram também pródigos em louvações à coragem e perícia do mexicano:

*As folhas do Rio da Prata não exageravam quando, admirando como nós a ousadia do Sr. Ceballos, apontavam-no como um dos primeiros aeronáutas do mundo. Realmente o distinto artista mexicano é de um arrojo que pasma!*<sup>185</sup>

Portanto, em Curitiba o seu reconhecimento como aeronauta não é posto em dúvida em momento algum. Mesmo havendo, dentro do imaginário curitibano, uma descrição elaborada do balonista aventureiro do dezenove, esta não serviu para afetar a sensibilidade local quanto às realizações circenses de Ceballos, que conservaram o seu poder de encantamento. Tanto a população da cidade quanto os seus periodistas não demonstraram importar-se com o fato daquele homem voador não se encaixar no modelo do cientista explorador, popularizado por Verne. A aparição de Ceballos inseriu-se em outros quadros do imaginário, saciando uma fome mais de imagens do que de significações e, quando fosse preciso, tingindo o espetáculo burlesco com as cores necessárias ao seu enobrecimento.

Já o que aconteceu a Ceballos em sua longa estadia em São Paulo, uma carreira descendente, de novidade absoluta a espetáculo repetitivo, de matéria de primeira página a nota de três linhas, é sintomático de um desencantamento do imaginário. O espantoso viu-se transfigurado em lugar-comum e a reação a ele seguiu um caminho similar. Assim, a ligação entre o olho de um observador pouco informado e o seu objeto, quando sustentada pela fragilidade do seu imaginário, constituiu-se numa visão inacabada e parcial, portanto, facilmente distorcida. Enquanto um viu em uma realização para ele inexplicável um objeto de pura

adoração, outro esperava ver algo mais do que lhe foi oferecido e, desapontado, adotou uma postura de antagonismo. Em qualquer dos casos, o que informou estas sensibilidades parece ter sido algo mais do que as imagens que chegaram aos olhos de ambos os observadores. Neste momento, em que tinham o seu primeiro contato direto com o sonho de voar, a expressão registrada da percepção das duas cidades toma caminhos divergentes, como se houvessem visto miragens em nada relacionadas uma com a outra (em vez de terem testemunhado as apresentações do mesmo artista/aeronauta).

Mas os caminhos podem mudar, tornar-se convergentes ou distanciar-se ainda mais. Para revelar-lhes a historicidade enquanto fragmentos deve-se traçar a rota de suas transformações e, para tanto, é preciso adiantar-se no tempo. Buscar as alterações de um olhar que testemunha novas miragens, construídas com o mesmo vocabulário de imagens, mas a partir de eventos diversos, distando por vezes décadas uns dos outros.

O próximo evento de monta a apresentar o balonismo aos habitantes da cidade só viria a ocorrer no novo século, com a vinda da Companhia Aerostática do Capitão Magalhães à cidade, em abril de 1909. Mais um grupo de saltimbancos, estes tinham na esposa do capitão, a espanhola Maria Aída, a sua grande estrela. Como Ceballos, ela era uma artista circense, com mais vocação para acrobata do que para aeronauta. No entanto, enquanto o mexicano fôra recebido com expectativa e entusiasmo, esta nova apresentação não suscitou tanto impacto junto aos órgãos de notícia da cidade. Ao contrário da calorosa e entusiástica Curitiba, interessada em tudo que se referisse à aerostação, de apenas trinta anos antes, o que Maria Aída

---

<sup>185</sup>DEZENOVE DE DEZEMBRO. O aeronauta Ceballos. Curitiba, 06 de fevereiro de 1876, p. 03.

conheceu foi uma cidade mais fria às suas proezas, mesmo que estas nada devessem às que haviam sido realizadas pelo seu predecessor em ares paranaenses.

Já no primeiro anúncio da ascensão percebe-se uma mudança de tom:

*A aeronáuta d. Maria Aída, discipula do capitão Magalhães Costa, fara amanhã uma ascensão, no bosque do Passeio Publico, às 3 horas da tarde.*

*D. Maria Aída subira em seu balão "Granada", sem barquinha, apoiada a um trapesio, no qual executara exercicios gymnasticos.*

*As manobras para encher o balão são interessantes e começarão às 2 horas da tarde.*

*A entrada no passeio para a assistencia á ascensão custa 1\$000.<sup>186</sup>*

É curioso observar a frieza com que é anunciado o acontecimento, como se fosse coisa corriqueira e não um evento raramente presenciado na cidade. Trata-se, desta vez, de um espetáculo olhado com maior distanciamento, como se o passar do tempo tivesse sido suficiente para roubar do evento sua raridade, apesar de outros semelhantes não terem ocorrido para corroborar esta banalização. Mas, à esta atitude vai ainda aliar-se a da impaciência, quando os malogros inevitáveis se somarem. O primeiro já ocorre quando da tentativa do dia 11<sup>187</sup>, tendo início a partir de então uma verdadeira sucessão de insucessos que só ajudaram a diminuir o prestígio da companhia de aeronautas. Apenas uma coisa evita que a receptividade do público escoe por completo, pelo menos no nível da imprensa local: a entrada em cena da rivalidade entre os periódicos locais, com a "Republica" tomando as dores do grupo de balonistas.

Mais tarde, quando o fiasco se repete no dia 17, o "Diario" recorre a ironias cada vez mais acentuadas... "*Já a Bíblia asseverava que 'em verdade essa*

<sup>186</sup> DIARIO DA TARDE. Ascensão. Curitiba, 10 de abril de 1909, p.1.

<sup>187</sup> DIARIO DA TARDE. O balão "Granada" 14 de abril de 1909, p.1.

*geração não verá tal prodígio*”<sup>188</sup>. O balão não teria conseguido encher-se por completo e “...ficou rastejando com os sapos do Passeio”<sup>189</sup>. Além disso, para tornar ainda mais claro a atitude desdenhosa que os cidadãos curitibanos tiveram para com o evento, o “Diario” revela que dois espectadores frustrados teriam enviado seus convites à redação para que a devolução do dinheiro correspondente aos mesmos fosse entregue à caridade. O jornal não esconde sua animosidade total para com os balonistas, como se manifestasse uma indignação por se verem expostos a um espetáculo desta natureza ou, no caso, mesmo à possibilidade de que tal aconteça.

Mas não é apenas aos sucessivos fracassos da companhia do capitão Magalhães que tal atitude pode ser atribuída, pois o mesmo argumento não se aplica quando da ascensão propriamente dita, que ocorre afinal, no dia 21 de abril, o que não foi coincidência, mas sim uma forma de aproveitar o feriado e, provavelmente, o bom tempo.

Mesmo assim, o “Diario” mantém seu olhar distanciado, minimizando ao máximo a comoção popular diante do evento que acabou não sendo nada convencional, nem mesmo dentro dos limites de convencionalidade de uma ascensão aerostática...

*Depois de duas tentativas infrutíferas, de ascensão do ‘Granada’, nos últimos domingos, teve o povo curitybano, a rara emoção de vê-lo garboso fender os ares.*

*A intrepida e arrojada aeronauta, D. Maria Aída, mostrou quanto é valorosa a mulher brasileira*<sup>190</sup>.

*Partindo do Jardim Botânico foi o barco aéreo levado pelos ventos em direção da Praça Tiradentes...*

*Não fora a direção tomada, que fez o passar sobre a Casa Manoellina....*<sup>191</sup>

<sup>188</sup> DIARIO DA TARDE. Balão Granada. 18 de abril de 1909, p. 1.

<sup>189</sup> Ibid.

<sup>190</sup> Curioso, pois Maria Aída não era de nacionalidade brasileira, desconhecimento que contribui para demonstrar o distanciamento total adotado pelo “Diario” diante do grupo de saltimbancos.

<sup>191</sup> DIARIO DA TARDE, O balão “Granada”, sua ascensão. 22 de abril de 1909, p. 1.

Mais adiante, o articulista chama para o “Diario”, a responsabilidade pela ascensão, afirmando ter sido a balonista forçada a “...voar só para mostrar ao ‘Diario’ que era capaz disso...”<sup>192</sup>. Além disso, a nota reduz a apenas uma frase um incidente quase trágico: ao final do vôo o balão teria “...vindo cair em cima da Cathedral”<sup>193</sup>. Dificilmente seria possível dizer menos sobre um acontecimento que tornaria ainda mais célebre o vôo de Maria Aída, além de fazê-lo um sucesso indiscutível com os espectadores que se reuniram na praça.

Por comparação, o periódico “A Republica”, tem uma atitude que, se é igualmente pouco entusiasmada, ainda assim é muito mais positiva em relação aos balonistas, sendo responsável por registrar muitos dados que, de outra forma, ter-se-iam perdido. Esta atitude é perceptível desde sua primeira nota, no dia 10, onde é anunciado para o dia seguinte, domingo, um “...espetáculo novo para Curityba”<sup>194</sup>, a ascensão aerostática. Isto continua mesmo quando a mesma não acontece, chegando a minimizar-se o desapontamento dos assistentes...

*Acerca d’uma local hontem publicada no Diario, relativamente á frustração da ascensão do balão Granada, estamos autorizados a declarar inexactos e injustos os conceitos d’aquelle vespertino...*<sup>195</sup>

A rivalidade já tradicional entre os dois periódicos prossegue, com “A Republica” explicando a razão dos mesmos não terem devolvido o dinheiro das entradas: teria sido o povo mesmo que não teria ido buscá-lo, mesmo tendo o capitão Magalhães se prontificado a devolvê-lo. Além disso, é afirmada a política da companhia, de que, na eventualidade de um malogro, o dinheiro das entradas não é devolvido, valendo entretanto para a próxima tentativa. Quanto à causa do insucesso,

---

<sup>192</sup> Ibid.

<sup>193</sup> Ibid.

o mesmo seria resultado de um rasgo no balão, tal como já havia acontecido trinta anos antes com Ceballos em suas primeiras tentativas.

No dia 16, um outro anúncio dá conta da nova tentativa de ascensão, há ser realizada daí a dois dias, pelo malfadado Granada...

*No intuito de conciliar os interesses dos habitués das corridas que também desejam assistir a ascensão, esta se realizara às 5 horas da tarde, começando às 4 horas as manobras de enchimento do balão.<sup>196</sup>*

No anúncio, o periódico faz questão de lembrar que os ingressos do domingo anterior ainda estão valendo, mantendo sua política de dar apoio à companhia de espetáculos do capitão Magalhães. Como reforço, o anúncio é repetido no dia seguinte.

Mas ainda esta vez o insucesso rondava a aeronauta Maria Aída, alimentando ainda mais o descontentamento e o sarcasmo do “Diario”, a ascensão foi novamente adiada. À “Republica”, só restava manter o seu apoio e esperar que o sucesso viesse na próxima tentativa:

*Esta novamente anunciada para amanhã, às 4 horas, no Paseo Publico, a ascensão... subindo a valorosa aeronauta Maria Aída. Este espetáculo, novo para Curytiba, sera publico.<sup>197</sup>*

Eis que a companhia desiste de cobrar ingressos para a ascensão, depois dos dois malogros sucessivos. Seu interesse agora parece ser, realmente, desvencilhar-se o mais rapidamente possível de sua obrigação de voar e deixar logo esta cidade e estes inconvenientes. Finalmente os ventos estavam favoráveis neste dia, e nenhum imprevisto ocorreu para impedir a ascensão que, embora menosprezada pelo “Diario”,

<sup>194</sup> A REPÚBLICA, Paseo Publico - Ascensão do Balão Granada. 10 de abril de 1909, p.1.

<sup>195</sup> A REPÚBLICA, 13 de abril de 1909, p.2.

<sup>196</sup> A REPUBLICA, Balão Granada. 16 de abril de 1909, p.2.

tornou-se um evento marcante para a cidade, principalmente porque não se deu sem incidentes...

*Às 4 horas da tarde o Passeio Publico estava repleto de assistentes e meia hora depois a ascensão se fazia, nas melhores condições. O "Granada", á voz de - Larga tudo! - do machinista, elevou-se a prumo e imponentemente, levando a sua arrojada passageira, a aeronauta Maria Aída, que dava vivas ao Brazil, acenando a bandeira nacional.*

*Já á uma grande altura, o "Granada" tomou a direção W., começando então a descida.*

*O povo evacuou então o jardim, e reunido aos passantes... se encaminhou para a Praça Tiradentes, onde se presumia dever cahir o balão. Aquella praça estava já repleta de curiosos; e o "Granada", em descida vertiginosa, foi cahir exactamente na flexa do lanternim da Cathedral!*

*Maria Aída, com um sangue frio admiravel, logo que o balão tomou aquella perigosissima direção, deixou-se cahir no telhado da igreja, de cuja posição arriscada devido á grande inclinação dos escorregadios telhões de cobre, foi retirada pelos seus auxiliares, descendo pela claraboia em ogiva mais proxima e percorrendo a parte interior do telhado até chegar ás escadas da torre occidental.*

*Neste momento a Cathedral esta regurgitando de espectadores dessa scena comovente. Ao surgir Maria Aída á multidão, foi entusiasticamente acclamada e tomando o seu landeau, com difficuldade venceu a travessia das ruas circunjacentes, apinhadas de povo.*

*Esse trajecto foi triumphal. Palmas e vivas estrepidavam de todos os lados.*

*- O "Granada" alcançou a altura maxima de 970 metros.*

*Diz a intrépida aeronauta que, dessa altura, Curytiba ostenta uma belleza maravilhosa, e muito a admirou a extensão dos campos que a circundam.*

*- O "Granada" se conservou 34 minutos no espaço.<sup>198</sup>*

A matéria cobrindo a malfadada ascensão é feita em tom muito mais elogioso do que a escrita pelo "Diario", contendo muito mais detalhes e apresentando a aeronauta como heroína por sua destemida habilidade em escapar do aeróstato. Por

<sup>197</sup> A REPÚBLICA, Balão Granada. 20 de abril de 1909, p. 2.



contraste, o outro periódico apresenta-a, e à própria cia. aerostática, quase como um grupo de vigaristas, que não entregaram o que haviam prometido. Descrevendo-o de forma resumida, o “Diario” dá, ao incidente da queda sobre o telhado da Catedral, as cores de algo tão comum como um pouso em terreno aberto qualquer. É como se o articulista em questão acreditasse que tudo havia sido preparado previamente: uma encenação teatral feita para impressionar apenas os mais ingênuos. Mas, como se sabe, é extremamente difícil controlar o vôo de um aeróstato, até para fazê-lo pousar em um local determinado, quanto mais em um pára-raios no “lanternin” de uma igreja, nada menos que um dos pontos mais altos da cidade de então (ver ilustração nº 7).

O desapontamento do articulista do “Diario”, não é no entanto inteiramente análogo àquele apresentado pelos jornais de São Paulo diante de Ceballos, trinta anos antes. Estes faziam crítica à apresentação circense, à banalização de algo que entendiam como sendo simbólico da ciência e do progresso. Ao contrário, o desapontamento do periodista curitibano do início do séc. XX não se manifesta fazendo referências à ausência de méritos científicos. De um lado, trata-se da crítica de um espetáculo que, antes mesmo de dar-se, já parece não fazer jus às expectativas do cronista. Este demonstra indignação diante da sorte de apresentação a que está para ser sujeito, repelindo-a antecipadamente. É discutível se as expectativas deformadas deste cronista poderiam ser satisfeitas, mas a precariedade da companhia de balonistas, testemunhável pelos seus sucessivos fracassos e observável nos registros fotográficos da ascensão (ver ilustrações nº 8 a 12), favorece o desapontamento.

---

<sup>198</sup> A REPÚBLICA, Balão Granada. 22 de abril de 1909, p.2.

Ainda assim, o espetáculo deu-se: o balão voou, sendo fotografado por muitos e transformado em ícone cultural a ser lembrado em anos futuros<sup>199</sup>.

Dando continuidade à cobertura desta questão, a “Republica” publica no dia 23<sup>200</sup> uma resposta da companhia do capitão Magalhães à declaração do “Diario” de que eles teriam realizado a ascensão apenas para satisfazer ao desafio daquele jornal. A “Empresa Aerostática” afirma mais uma vez a sua seriedade como companhia de espetáculos e esclarece de novo a sua política relativa aos ingressos, bem como a reação do público em relação à mesma, procurando desmentir que o impacto junto à população curitibana tenha sido tão pouco como foi deixado parecer pela cobertura crítica do “Diario”.

É perceptível que o universo dos periódicos locais, espaço de divulgação de idéias e notícias, bem como de poemas, contos e crônicas, ofereceu também um amplo campo para a polêmica gratuita. Mas a atitude do articulista do “Diario” constitui uma mudança significativa em relação ao panorama apresentado nos anos setenta do século XIX, ainda que, com respeito à aerostática e à nascente aviação<sup>201</sup>, pouco tenha mudado em termos de entusiasmo manifesto por toda a imprensa local.

Em São Paulo, quando da apresentação de Ceballos, a imprensa parecia refratária ao balonismo como espetáculo, esperando do mesmo que justificasse a atenção recebida fazendo ciência. Mas não parece ter sido isso que ocorreu em Curitiba no começo do século XX, pois não se registraram críticas à ausência de comprometimentos científicos. Um rápido acompanhamento das colunas

---

<sup>199</sup> Mesmo a imagem da “valorosa aeronauta” não encontrou registros nos periódicos do período, só podendo ser resgatada (ver ilustração nº 6) devido à sua sobrevivência entre os mitos da cidade, que garantiu a conservação das raras fotografias nos acervos culturais locais. Na verdade é, talvez, a própria presença destes registros visuais, que a tornou mais capaz de sobreviver culturalmente do que a figura de Ceballos, mesmo tendo sido este muito mais endeusado em sua passagem pela cidade.

<sup>200</sup> A REPÚBLICA, 23 de abril de 1909, p.2.

de noticiários internacionais e de curiosidades revela que o entendimento do voar também como entretenimento, pelo viés de uma espetacularização da ciência ou, pelo menos, da tecnologia, já vinha sendo divulgado. Sob a égide da “exploração dos céus”, são realizadas neste momento na Europa toda a sorte de demonstrações da recém-inventada aeronave mais pesada que o ar, além daquelas dedicadas à aerostação e ao vôo dirigido. No mesmo ano de 1909, eventos como a travessia do Canal da Mancha por Louis Blériot<sup>202</sup>, em 25 de julho, ou a grande corrida internacional de aeronaves, apenas um mês mais tarde<sup>203</sup>, mereciam destaque nas notas das seções internacionais dos periódicos, junto a notas também numerosas acerca de apresentações de balões. Uma destas, que apareceu no próprio “Diario da Tarde”, relatava a ascensão, em Recife, do aeronauta pernambucano José Pereira da Luz, ex-praça da 34<sup>a</sup> (divisão) de infantaria, no seu balão “Brazil”:

*O balão, construido de percalina impermeavel de cor amarella, mede 10 metros de diametro e tem capacidade para 600 metros cúbicos... Foi um sucesso, com grande presença de publico, tendo o aerostato se distanciado 10 kilometros.*<sup>204</sup>

Esta pequena nota recebeu o acréscimo de um depoimento, recolhido junto ao próprio José Pereira da Luz:

*Quando no alto, puxei do bolso o chronometro e verifiquei que tinha subido 1.200 metros, olhando para baixo a terra me pareceu um pequeno quadro, uma especie de vista de cartões postaes. Vi as nuvens como se estivessem rastejando pela terra. Ellas se assemelhavam aos fumos de um incendio.*

<sup>201</sup> Exemplos deste interesse continuado no começo do século XX serão abordados extensamente no capítulo 3, quando fizer-se a análise da formação do vocabulário de imagens referente aos balões dirigíveis.

<sup>202</sup> Pilotando um monoplane de sua própria fabricação, um Blériot do mesmo tipo que, em maio de 1914, se tornaria o primeiro avião a voar em Curitiba, pilotado pelo aviador Cícero Marques e batizado de “Bahiano”, tendo decolado do campo do Prado do Guabirota.

<sup>203</sup> Envolvendo um grande número de aeronaves e pilotos, tendo saído vencedor o americano Glenn Curtis.

<sup>204</sup> DIARIO DA TARDE, O balão Brazil. 8 de outubro de 1906, p.2.

*Impressionou-me alguma coisa o oceano, que ficava para a minha esquerda, mas nem por isto perdi a calma. Tão alto, temi que algum transtorno na atmosfera, alguma corrente forte impelisse o balão para o mar. Na referida altura de 1.200 metros, conhecendo que a situação não estava boa, por não ter mais lastro... puxei o cordão da válvula.*

*(...)*

*Regulei a descida, soltando um papel no espaço.*

*O balão passou o papel com muita rapidez.*

*Então, envolvendo o balão uma nuvem enorme, que me lembrou uma montanha... vi-me ali numa escuridão profunda, o que durou pouco...*<sup>205</sup>

A descrição da ascensão prossegue, cobrindo boa parte da primeira página do jornal e dando conta de inúmeros detalhes dramaticamente relatados pelo aeronauta, tais como a velocidade crescente do descenso e a necessidade de extremo cuidado no momento do pouso, para evitar o desastre.

Por comparação, quando finalmente Maria Aída recebe um espaço na primeira página do “Diário...”, esta deu-se nos seguintes termos:

*Espectáculo que não se esquece, desde a rompida violenta, levando a reboque a intrépida aeronauta, até a queda burlesca do globo por sobre a clarabóia da cathedral. E mais uma vez se apurou que, na vida, quasi tudo gira entre dois polos: o sério e o ridículo. Porque o balão murcho e roto, escorrendo tristemente paredes abaixo, comprometeu o momento grandioso da partida e aquelles rápidos minutos de permanência lá em cima, palpitando como imensa ave de azas abertas por sobre Coritiba em pasmo e de nariz para o ar, deliciada! A derradeira impressão é a mais perdurável; do balão Granada há de ficar intensa a lembrança da scena grotesca na cathedral e esmaecidas restarão as outras peripécias interessantes da audaciosa ascensão.*<sup>206</sup>

Um exercício de previsão realizado com ênfase, mas que resultou pouco acurado. Apesar dos registros da queda, ou talvez com a colaboração dos mesmos, a ascensão de Maria Aída acabou por resistir ao tempo não como fracasso, mas como

<sup>205</sup> DIARIO DA TARDE. Balão Brazil, impressões de um aeronauta. 19 de outubro de 1906, p.1.

<sup>206</sup> DIARIO DA TARDE, Chroniqueta. 22 de abril de 1909, p.1.

um evento celebrado, não importando sua conclusão desastrosa. Mas a crônica prossegue, lembrando em tudo aquela outra crônica no mesmo tom, publicada na “Provincia de São Paulo”, trinta anos antes, inclusive no uso dos mesmos argumentos...

*O logro das duas primeiras tentativas, em que o Granada se recusou terminantemente a flechar-se pelo espaço, justificável desde que se cogite: em caso de nova ascensão poucos, raríssimos, pagariam ingresso para ver a cousa de perto, tendo a certeza de que a apreciariam perfeitamente de longe. Uma vez no alto, o balão é como o sol, para todos. O povo, em geral economico e gostando de festas gratuitas, preferirá ficar pelos arredores do Passeio a transpor o portão, mediante 1\$000, para afinal de contas ver tanto quanto os de fóra. No primeiro momento, fortemente esporeando pela curiosidade... o povo sacrifica o seu precioso cobre; mas, depois, reflecte à luz do equilibrado raciocínio burgues e não retorna. Às vezes chega a se arrepender e a se taxar honestamente de pateta por ter comprado o que podia possuir de graça.*<sup>207</sup>

E, inspirado neste raciocínio, este novo “cronista rabugento” conclui:

*O Granada nunca deve subir logo á primeira tentativa, sim na segunda, terceira ou quarta sob pena de não conseguir a justa recompensa monetária que merecem os que, sorrindo de mil perigos, se arriscam pelas alturas insondáveis e azues...*<sup>208</sup>

Sem disfarçar a péssima impressão que teve do evento, este segmento da imprensa local reagira de forma bem diferente em relação à ascensão realizada sem incidentes em Recife, não muito tempo antes. Algo mais separa as duas apresentações que a mera distância entre as cidades, ou que a forma como foram encerradas... se em desastre ou não. O observador que registra suas impressões parece desejar um

<sup>207</sup> Ibid.

<sup>208</sup> Ibid.

espetáculo diferente, não necessariamente a realização de um experimento que confirme o caráter científico do balonismo, mas sim um espetáculo de contornos que parecem não ter, mesmo para ele, características definidas. O que realmente separava, então, Maria Aída de José Pereira da Luz? Talvez seja possível se reconhecer aí a força do imaginário que podia colorir este último, e que era despido da primeira por estar essa sujeita a um testemunho *in loco*, que revelava uma implacável realidade: as sedas rasgadas do globo, sua fragilidade em relação ao vento e às intempéries e a precariedade das apresentações.

Mesmo não tendo renovado seu contato com a aerostação no intervalo de tempo entre 1876 e 1909, uma parte da imprensa periódica de Curitiba parece haver experimentado um desencantamento, não mais podendo enxergar o valor diante das vicissitudes, como fizera quando presenciara um acrobata mexicano voar em condições muito semelhantes às de Maria Aída. Esta recebeu uma acolhida fria, aquecida apenas pela força da competição local pelo público leitor. O olhar parece ter penetrado na camada de ilusão, revelando a natureza burlesca do que, outrora, parecera pleno, senão de valor científico, pelo menos de elementos do maravilhoso. Mas não foi a aerostação que perdeu para este olhar a sua capacidade de encantamento, esta apenas recolheu-se ainda mais para o campo do imaginário, permitindo-se tocar apenas por aquilo que não estivesse exposto sem disfarces para a sua admiração.

Talvez o que estava faltando à demonstração de 1909 fosse ainda um derradeiro elemento verniano: o gigantismo das formas, capaz de produzir o deslumbramento pela simples incapacidade do olhar de abarcar a totalidade do objeto. Comum em todos os trabalhos de Verne ou de H. G. Wells, a imagem da forma humana diminuída pelas suas obras monumentais é uma constante no universo

imagético que toma por referência o campo da técnica e da ciência<sup>209</sup>, fazendo falta no simples subir e descer de um balão circense. Mas o que faltava àquilo que este olhar presenciava, podia ser acrescentado à vontade àquilo de que ele apenas ouvira falar e, assim, o encanto não se perdia, só mudava de lugar.

Em oposição às cores exacerbadas desta visão, o olhar silencioso dos observadores que tomaram de assalto as praças para presenciar o espetáculo do homem voador, via estas realizações pelo filtro de suas próprias representações. De suas vozes restou apenas o registro previamente recortado, inserido como elemento alegórico nas colunas destes mesmos periódicos. As formas adquiridas pelo seu imaginário no que se refere àquilo que estavam assistindo com tanta dedicação não podem ser mais do que intuídas, já que o caminho seguido pelas suas miragens não deixou rastros.

Criticando a própria idéia e as tentativas de produção de uma história total, Cornelius Castoriadis já alertava contra a idéia de que fosse possível abarcar a totalidade de uma cultura, seja ele qual for<sup>210</sup>. Para ele o imaginário se constitui a partir de um universo simbólico que não tem suas raízes em funcionalismos, mas antes representa “...a maneira de ser sob a qual se constitui a instituição”<sup>211</sup>, isto é, não depende de condições quaisquer de necessidade e, portanto, não pode ser explicado por mecanismos reducionistas.

O simbólico seria o fundamento de todo o mundo social-histórico, ainda que este não se resuma a ele, pois “...os inumeráveis produtos materiais sem os quais

---

<sup>209</sup> Isto pode ser testemunhado desde as primeiras tentativas de ficção científica no cinema, como “Voyage dans le Lune” de Georges Méliès (1902), “Metropolis” de Fritz Lang (1927) ou “Things to come” de Alexander Corda (1936), entre outros. Tanto o primeiro quanto o último destes trabalhos pioneiros são sintomaticamente baseados nas obras de Verne e Wells. E neles a máquina, agigantada diante da pequenez do homem, assentua a um só tempo a insignificância deste, enquanto reafirma o gigantismo do seu poder realizador.

<sup>210</sup> CASTORIADIS, Cornelius. A instituição e o imaginário: primeira abordagem. In: A instituição imaginária da sociedade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

*nenhuma sociedade poderia viver um só momento, não são símbolos... ” (mas) “...são impossíveis fora de uma rede simbólica”*<sup>212</sup>. Mesmo categorias aparentemente provenientes da mais prosaica realidade seriam, portanto, constituídas a partir de operações simbólicas irredutíveis à funcionalidade pura e simples. Assim, o reconhecimento da realidade dependeria de um vocabulário simbólico cuja construção não se dá a partir de uma resposta, sendo antes um componente do próprio processo pelo qual o “real” constituiu-se, o que tornaria o entendimento da própria realidade uma função menos cognosciva e mais representativa.

Para Castoriadis, conceder à função (ou antes à necessidade) um papel determinante, que se sobreporia ao das manifestações simbólicas, fazendo das mesmas uma mera derivação, minimizaria a importância do simbólico na construção do real. Mesmo quando o universo simbólico aparenta uma racionalidade que quase justificaria buscar-lhe origens absolutamente funcionais, estas decorrem da necessidade da sociedade de manejar com coerência as suas próprias construções imaginárias, apesar das suas características irracionais. Não se trata tão pouco de entender o simbolismo como determinante, ele não seria “...*nem senhor da sociedade, nem escravo flexível da funcionalidade...*”<sup>213</sup>. E além disso, o conceito de simbólico não implicaria em uma irracionalidade, visto que ele “...*se crava no natural e se crava no histórico (ao que já estava lá): participa, enfim, do racional*”<sup>214</sup> e possui ainda um elemento de imaginário que estaria em relação com o funcional, ambos os componentes igualmente determinantes e entrelaçados, numa relação de mútua dominância. É este elemento imaginário que vem para compor a determinação do universo simbólico, definindo-se como a “...*faculdade originária de pôr ou dar-se*

---

<sup>211</sup> Op. cit. p.141.

<sup>212</sup> Op. cit. p.142.

<sup>213</sup> Op. cit. p.152.

<sup>214</sup> Ibid.



*sob a forma de representação, uma coisa e uma relação que não são*"<sup>215</sup>. É tão presente e ativo nas sociedades modernas quanto o era nas culturas arcaicas ou históricas, sendo que o próprio racionalismo, pelo qual a civilização ocidental se define, não passaria de uma outra das *"formas históricas do imaginário"*<sup>216</sup>.

Entretanto, isso não significa dizer que, por serem construções produzidas por intermédio do imaginário, as estruturas racionais vejam-se destituídas de validade por esta perspectiva. Ao contrário, o que se faz ao reconhecer no racional o seu caráter de imaginário é recuperar o papel exercido por essa faculdade humana no processo de formação das culturas (inclusive a ocidental) e da sua própria apreensão da realidade.

Resgatar este imaginário em uma época passada só seria possível de forma parcial pois não haveria como resgatá-lo em seus próprios termos, bem como não faria sentido tentar captar o passado a partir de uma categoria imaginário-racional compreensível apenas no presente. Ao trabalhar com construções imaginárias de um determinado período, portanto, resta a possibilidade de recuperá-las como fragmentos, sem a pretensão de poder com os mesmos constituir uma unidade mas, simplesmente, um entendimento particular e limitado de uma realidade que não aconteceu de uma forma determinada, precisa, cuja trama pode ser reconstituída por um olhar atento. A onipresença, requerida para tornar viável esta perspectiva, não se fazia possível mesmo para os contemporâneos do momento<sup>217</sup>, quanto mais àqueles que, distando deste, são obrigados a reconstruir em um processo investigativo acontecimentos dos quais não foram testemunhas.

Novamente recorrendo a Castoriadis, pode-se perguntar até que ponto a própria compreensão da história humana e do que se convencionou chamar de "real",

---

<sup>215</sup> Op. cit. p.154.

<sup>216</sup> Op. cit. p.188.

seria tornada mais possível a partir do estudo da categoria do imaginário, um “...*fator unificante que fornece um conteúdo significado e o entrelaça com as estruturas simbólicas*”<sup>218</sup>, não apenas uma “...*função do racional, ele já é uma forma sua, ele o contém, numa indistinção primária e infinitamente fecunda...*”<sup>219</sup>. Assim sendo, mesmo transformadas em registros, as imagens acabariam revelando visões particulares que podem ser constituídas da sólida substância dos fatos, mas cujas formas teriam sido moldadas pelas forças etéreas da imaginação.

---

<sup>217</sup> O que torna também relativa a possibilidade de representação total do mundo por coberturas jornalísticas, mesmo quando estas são estendidas ao seu caso-limite, como com as atuais redes de comunicação em caráter internacional e de funcionamento simultâneo, ao longo das 24 horas do dia.

<sup>218</sup> Op. cit. p. 192.

<sup>219</sup> Op. cit. p. 195.

## A MIRAGEM REDESCOBERTA

O dirigível e o zepelim como instrumentos do reencantamento do olhar.

*Nós afirmamos que a magnificência do mundo enriqueceu-se de uma beleza nova: a beleza da velocidade.*

*...um automóvel rugidor, que parece correr sobre a metralha, é mais bonito que a Vitória da Samotrácia.*

Marinetti, 1909

*Actualmente, a aviação, o anseio febril de voar, atingiu a uma tal intensidade, que, sem cessar, devóra vidas intemeradas e ardentes. Uma época assim, apesar da violência das agitações que a convulsionam, é uma idade de esperança.*

Fanal, 1913

O sombrio futuro anunciado para o novo século no limiar do dezenove confirmou-se em grande parte no decorrer do mesmo, mas nos seus primeiros anos o "esboroar de civilizações" ainda era apenas pressentido por alguns eventos isolados<sup>220</sup> amplamente documentados pela imprensa. Este sentimento de crise iminente caracterizou os anos finais do dezenove e estendeu-se até o momento derradeiro daquele século, que só sobreveio com a guerra de 1914-18<sup>221</sup>.

Nos jornais do período esta sensibilidade se manifestava por uma atenção permanente aos sinais da ruptura inevitável, que parecia estar destinada a marcar o fim da civilização ocidental. Mas houve bem mais do que expectativas escatológicas

<sup>220</sup> Além da já citada guerra russo-japonesa, vale lembrar também a quase revolução que se seguiu a esta, a chamada "revolta da Armada do Mar Negro". Imortalizada pelo cineasta soviético Sergei Eisenstein (1898-1948) em seu segundo filme, "O encouraçado Potenkin" (1925). Esta rebelião militar recebeu bastante atenção na imprensa curitibana, embora a imagem passada por estas notas pouco tenham do caráter heróico e desmesurado que o evento tomou em sua versão cinematográfica.

<sup>221</sup> A este respeito, ver: HOBBSAWN, Eric J. A era dos impérios. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

de destruição e renascimento, a passagem do novo século marcou também uma transição no que se refere à tecnologia do vôo aerostático, com o aperfeiçoamento dos primeiros balões dirigíveis. E estes novos personagens tecnológicos continuaram a receber um grande destaque, dividindo o espaço, nas colunas internacionais dos periódicos, com os balões propriamente ditos. Na verdade, foram dois os personagens aéreos que este início do século XX viu surgir, ambos advindos do universo da técnica: o dirigível e a aeronave mais pesada que o ar<sup>222</sup>.

A realização do sonho da dirigibilidade dos balões, que Verne tantas vezes havia descrito como improvável, foi tornada possível somente no final do século XIX. Dos inúmeros processos desenvolvidos, foi o inventor brasileiro Santos Dumont<sup>223</sup> o primeiro a conseguir com um dirigível, o seu nº 6, decolar de Saint-Cloud e, em menos de uma hora, circundar a Torre Eiffel e voltar ao ponto de partida, vencendo com isso o famoso prêmio Deutsch, em 19 de outubro de 1901 (ver ilustração nº 13)<sup>224</sup>. Nesta época, Dumont já era merecedor de uma considerável atenção por parte da imprensa brasileira, o mesmo se verificando nos periódicos curitibanos, cujos registros minuciosos por vezes beiraram o nível de uma cobertura diária.

---

<sup>222</sup> Ambas estas invenções foram produtos de uma tecnologia desenvolvida no decorrer do século XIX e, como já foi discutido nos capítulos anteriores, o seu advento foi uma expectativa constante, manifestada pela própria forma na qual o balão aerostático viu-se tratado pela literatura ficcional do período, que o apresentou incessantemente como meio de transporte e navegação aérea quando, na melhor das hipóteses, tratava-se apenas de um veículo de vôo livre sem possibilidade de controle.

<sup>223</sup> Nascido em Palmyra (que mais tarde recebeu seu nome), Minas Gerais, em 1873, Alberto Santos Dumont realizou suas primeiras experiências aerostáticas em Paris, em 1897. Tendo desenvolvido ao todo 14 dirigíveis, dedicou-se aos mais pesados que o ar e, em 1906, tornou-se o primeiro homem a obter o vôo controlado a motor no continente europeu. Na França e no Brasil é considerado o inventor do mais pesado que o ar, sob o argumento de que, em seu vôo, não utilizou artifícios para obter a decolagem. Suicidou-se em Petrópolis em 1932.

<sup>224</sup> Na verdade o primeiro vôo de dirigível fôra o do francês Henri Giffard, em 1852 (ver ilustração nº 14), que dotara o seu balão em forma de charuto com um motor a vapor de 2,2 cavalos de força, voando sobre Paris a uma velocidade de 10 km por hora. Outros, como Charles Rennard, também haviam obtido o vôo dirigido antes de Santos Dumont, mas o processo precisava demonstrar sua praticabilidade, para o que a conquista da Taça Deutsch foi fundamental, principalmente por seu caráter

Na Europa e, em particular, na França, o desenvolvimento da aerostação havia adquirido um caráter de espetáculo, com um grande respaldo popular, atraindo multidões a eventos que serviam para demarcar publicamente as conquistas desta nova tecnologia. Portanto, o prêmio Deutsch constituía uma face pública para uma corrida técnico-científica cujo objetivo era, ou assim se declarava, a conquista dos ares. A ciência, como Júlio Verne havia temido em seu primeiro romance, parecia tomar conta do palco antes destinado às artes. Ou pelo menos, neste primeiro momento, reclamava para si um lugar no mesmo.

Assim, enquanto o mais pesado que o ar desaparecebidamente ia adentrado à cena, a Europa via-se ainda deslumbrada pelas possibilidades abertas com o aperfeiçoamento da dirigibilidade dos balões. Por enquanto, o mais pesado que o ar permanecia como uma figura menor, um projeto coadjuvante em uma encenação na qual os balões ainda guardavam toda a força de seu mito como introdutórios da possibilidade de voar. Era a novidade dos primeiros balões dirigíveis que recebia a atenção dos responsáveis pela divulgação de notícias, como é testemunhável por uma pequena nota, em 1903, que introduzia novamente a questão das possibilidades dos balões quanto à velocidade, anunciando que o aeronauta italiano Reinardi, “...inventou um dirigível que póde vencer no espaço 28 milhas por hora...”<sup>225</sup>. A notícia, proveniente do Daily Mail, chama a atenção por caracterizar um direcionamento do olhar que se sustenta em um certo etnocentrismo: o vôo deste balonista, na Europa, mereceu o lugar na pauta do distante vespertino curitibano, enquanto um vôo semelhante, sendo realizado no mesmo mês nos Estados Unidos não

---

público e pela grande quantidade de tentativas frustradas, motivadas pelo prêmio em dinheiro, que ajudaram a chamar a atenção para o evento, dando-lhe as dimensões de uma competição internacional.

<sup>225</sup> DIARIO DA TARDE, “Dirigível”, 12 de janeiro de 1903, p. 2.

recebeu nenhuma atenção. O evento em questão, o vôo dos irmãos Wright<sup>226</sup> permaneceu ignorado por uma imprensa ligada ao que acontecia nos países do velho continente, cujas convicções acerca do vôo aerostático dirigido eram inabaláveis:

*O furor da navegação aérea apoderou-se do mundo inteiro.*

*Neste momento o fabricante allemão Zekeli está construindo um aerostato monstro, de 11.000 metros cúbicos, a que deu o nome de 'Deutschland' e no qual se propõe ir atravez do Atlântico, até a America do Norte, afim de presenciar a inauguração da Exposição de S. Luiz.*

*O envólucro do globo pesa 1.000 kilos, as cordas 500, a barquinha 150, o lastro disponível com cinco viajantes, 5.000.*

*Os viajantes levarão na barquinha camas, viveres para sete dias, conserva e bolacha para vinte dias, bem como acumuladores electricos para se alumiarem durante 300 horas.*

*Para o caso de cairem no mar, a barquinha levará uma camisa impermeavel e quatro fluturadores de aluminio.*<sup>227</sup>

Esta descrição, embora produzida a partir de objetos do mundo real, traz claramente os ecos de textos vernianos, onde descrições semelhantes referiam-se a objetos imaginários. Outras notas traziam imagens menos otimistas, como a rápida descrição da queda do dirigível do Barão Marquetti, o “Surcolf”, capitaneado pelo aeronauta Surcolf Bourdeaux<sup>228</sup>. O acidente, envolvendo incêndio e explosão do hidrogênio a bordo, teria causado 22 feridos, e seu registro é uma dentre muitas lembranças da natureza perigosa do vôo, algumas das quais beirando o anedótico. É o

<sup>226</sup> No mesmo mês, dia 17, Willbur e Orville Wright realizaram o primeiro vôo tripulado de sua aeronave, em Kitty Hawk, North Carolina. Ao contrário do que foi popularizado no Brasil, este primeiro vôo não teve o uso de uma catapulta para ajudar no lançamento; o *flyer* dos Wright alçou vôo por sobre um trilho de madeira, mas usando somente a força de seu motor, ligado às duas hélices do aparelho. Naquele dia, os Wright realizaram mais três vôos e, no ano seguinte, um total de 105, o maior dos quais durou mais de 5 minutos. Entrementes, não foi senão em 1907 que alguém na Europa conseguiu atingir a marca de 1 minuto de vôo, alcançada por Henri Farman em um aeroplano construído pela firma Voisin (a mesma que fôra responsável pela construção do 14 bis).

<sup>227</sup> DIARIO DA TARDE. “Aeronáutica”, 05 de janeiro de 1904, p. 1.

caso de uma longa nota sobre o desaparecimento do balão português “Lusitano”, de propriedade do farmacêutico e aeronauta Belchior, acompanhado de dois outros aventureiros “... *um dos quais brasileiro e recém-casado...*”<sup>229</sup>. Como um adendo, foi acrescentado ainda que, como iam fazer uma viagem longa os malfadados balonistas haviam se abastecido “... *com duas perdizes, uma dúzia de sandwiches, uma dúzia de croquetes, meia botija de vinho verde e uma garrafa d’agua.*”<sup>230</sup>. O comentário sumário, relacionando apenas os víveres transportados nesta viagem, mais parecendo a lista de provisões destinadas a um convescote, contrasta com a elaborada descrição do dirigível projetado na Alemanha, cuja meticulosidade produz muito mais eficientemente o efeito de encantamento pelo tecnológico.

Este desinteresse para com o mais pesado que o ar, encarado como uma possibilidade ainda remota, relegada talvez a um futuro distante, bem poderia explicar a demora da Europa (três anos) para realizar o feito de dois fabricantes de bicicleta no interior dos Estados Unidos. Na verdade, o descaso chegou ao nível do descrédito, pois na França o vôo dos Wright chegou a ser menosprezado como provável fraude, por inventores e entusiastas da aviação, que duvidavam do feito americano. Este foi o caso do inventor Gabriel Voisin<sup>231</sup> e também de Ernest Archdeacon, que desafiou os Wright a vir à França receber o prêmio que ele havia lançado nesta época, de 10 mil dólares, para o primeiro a realizar um vôo de 1 km.

Santos Dumont, neste momento, estava desenvolvendo experiências para acentuar a manobrabilidade de seus dirigíveis, notadamente os modelos nº 7, nº 6 e nº 9. Seus progressos podiam, como de resto, ser acompanhados através das colunas

---

<sup>228</sup> DIARIO DA TARDE. “Aerostato dirigível”, 24 de maio de 1904, p. 1.

<sup>229</sup> DIARIO DA TARDE. “Aeronautas perdidos”, 25 de janeiro de 1904, p. 2.

<sup>230</sup> Ibid.

<sup>231</sup> Que realizaria alguns vôos planados, rebocado por uma lancha, em 1905.

locais, que também dedicavam-lhe notas relativas às suas viagens. Uma delas em particular, mereceu uma ênfase especial: sua iniciativa de viajar para os Estados Unidos para participar da Feira Mundial, em Saint Louis, marcada para comemorar o centenário da venda da Louisiana para os Estados Unidos, em 1904. Já em janeiro é possível encontrar um registro de sua participação neste evento, encontrado nos periódicos locais...

*Nova York, 13 - Chegou ante-hontem a esta cidade o aeronauta brasileiro Santos Dumont que foi... gentilmente recebido.*

*Dumont declarou no Sport, aos representantes da imprensa, que vem concorrer ao premio da exposição de S. Luiz, com o seu dirigível n° 9, cuja velocidade é de 20 milhas por hora.*<sup>232</sup>

De volta à Europa, dois meses depois em Berlin<sup>233</sup>, Santos Dumont declarou sua intenção de voltar para a Feira Mundial, afirmando que usará o seu n° 7 na competição de balões dirigíveis a ser realizada durante a feira. No mês seguinte<sup>234</sup>, em Paris, ele retoma as suas experiências, enquanto inicia os preparativos para o transporte de seus aparatos para o continente americano. É merecedora de atenção a movimentação febril do inventor que, se parece comum ao olhar do final do século vinte, acostumado com o transporte aéreo, deve, no entanto, ser reconhecida à luz de sua época, em que a travessia do Atlântico devia ser feita em vapores e demorava mais de quatro dias<sup>235</sup>. Isto revela um aspecto dinâmico do caráter de Santos Dumont, projetando através da mídia a imagem de um personagem possuidor de um raio de

<sup>232</sup> DIARIO DA TARDE, "Santos Dumont", 13 de janeiro de 1904, p.2.

<sup>233</sup> DIARIO DA TARDE, "Santos Dumont", 31 de março de 1904, p.2.

<sup>234</sup> DIARIO DA TARDE, "Santos Dumont", 06 de abril de 1904, p.2.

<sup>235</sup> Velocidades maiores foram introduzidas somente com a entrada em serviço dos grandes transatlânticos das classes Mauretania (gêmeo do famoso Lusitania - cujo afundamento na I Guerra Mundial causou a entrada dos Estados Unidos no conflito) e Britanic (que também foi afundado na guerra, e cujo gêmeo, o Titanic, dispensa apresentações). Ref.: THE SUPERLINERS, twilight of an era. Nicholas Noxon. National Geographic & WQED Pittsburg, 1980. 1 videocassete (60 min.): son., color.



ação extenso, ao mesmo tempo que acentua a percepção de um encurtamento das distâncias internacionais. Não são jamais mencionados os recursos econômicos necessários para usufruir desta nova realidade, onde os extremos haviam sido aproximados. Importa a intensidade das cores nesta imagem de um mundo acelerado, mais do que a realidade que o limitava a um grupo restrito de usuários, mesmo nas nações desenvolvidas.

Também as Feiras Mundiais constituíam um momento de celebração desta realidade que, circunscrita a uma elite cultural e econômica, era mesmo assim apresentada como detentora de universalidade. E é inegável o sucesso da penetração desta percepção de mundo, como Francisco Foot Hardman descreve em “O trem fantasma”...

*Os espíritos estavam tomados pela magia das invenções e pelo desvario dos inventores. As maravilhas mecânicas exibidas atraíam dúvidas muitas vezes sobre sua verdadeira utilidade. Mas nunca, talvez, o engenho humano tenha sido tão consagrado.*<sup>236</sup>

Estas exposições foram também “...uma forma de sublimação dos conflitos entre os Estados modernos...”<sup>237</sup>, onde estavam “...expostos o ideal obsessivo do saber enciclopédico e o não menos conhecido europocentrismo, garbosamente fantasiado de cosmopolitismo liberal e altruísta”<sup>238</sup>. Mas há, talvez, mais um aspecto: o desejo de estar em toda parte, ou de trazer o todo para um ponto, de viajar instantaneamente aos rincões da terra, sem realizar esforço. Este desejo, tornado mais próximo da realidade pelas grandes ferrovias, concedia-lhes uma aura

---

; VHS NTSC. Ver ainda: TITANIC, anatomy of a disaster. Steve Burns. Discovery communications, 1997. 1 videocassete (90 min.): son., color.; VHS NTSC.

<sup>236</sup> FOOT HARDMAN, Francisco. O trem fantasma. São Paulo: Cia. das Letras; 1991, p. 70.

<sup>237</sup> Ibid. p. 60

<sup>238</sup> Ibid. p. 50.

transcendente, com elas “...a técnica se desgarrar das formas que a produziram e assume feição sobrenatural”<sup>239</sup>. Uma possibilidade idêntica à que Verne, imaginariamente, concedia ao balão, que nos levaria a distâncias anteriormente inconcebíveis com o simples soltar de uma corda, suavemente. Faltava apenas dar-lhe um leme, domar o vento dos ares como havia sido feito anteriormente nos mares. Conduzir, enfim, a aeronave sob preciso controle, após o soltar das amarras. E era neste momento de cisão dos dois séculos que, coincidentemente, este milagre acontecia, ligando indelevelmente o sonho de voar com o desejo de aproximar definitivamente os antípodas.

Com o dirigível, assim parecia, o caminho agora poderia dispensar trilhos ou estradas, seguindo pela força do desejo por sobre os montes ou vales. Em meio às expectativas apocalípticas do século que se iniciava, a imagem serena destas aeronaves ainda desajeitadas oferecia aos que as observavam, ou liam sobre elas, uma possível nota de esperança. Uma realização que conservava seu campo de possibilidades futuras ainda intacto, ocultando bem a obsolescência inerente a seu conceito e trazida à tona pelos recém-nascidos aeroplanos. Compactuando com essa ilusão, a exposição de Saint Louis não podia evitar dar ênfase a essas aeronaves, sonhos do dezenove, pois, como explica Foot Hardman...

*O pequeno burguês amorfo, para quem as ferrovias são como se tivessem caído do céu, o que, por sua vez, o faz crer que foi ele próprio que as inventou, começa imediatamente a sonhar com viagens pelos ares, mal põe o pé num comboio. Na realidade, o balão precedeu a ferrovia. Mas... (o burguês) ...tinha, forçosamente de inverter a questão, do contrário todos teriam visto que o invento do balão não era de modo algum condição prévia ao surgimento das ferrovias, enquanto que se*

---

<sup>239</sup> Ibid. p.39.

*pode facilmente imaginar o inverso. Ele põe todo o processo real de cabeça para baixo...*<sup>240</sup>

De fato a dirigibilidade do balão só veio a ser possível com o surgimento conjunto de ligas metálicas mais leves e dos motores à explosão, superiores aos a vapor e capazes de manter-se funcionando por muito mais tempo do que as baterias elétricas<sup>241</sup> o permitiriam. Não obstante, o balão realmente resulta de conhecimentos de física que eram em muito anteriores aos utilizados na construção das locomotivas e estradas de ferro. Era a própria tecnologia, no entanto, e não apenas os balões e dirigíveis, a ser exaltada como elemento de modificação do mundo nas Feiras Mundiais...

*... o apelo maior desse tipo de espetáculo se dirigia para o lado mais moderno da produção humana, cuja matriz suprema residia na fábrica. Sincronizar-se, desde as regiões mais atrasadas tecnologicamente, com esse movimento universal já sob compasso do maquinismo significa, de toda a sorte, congregar-se no concerto das nações mediante os cânones da ideologia do progresso.*<sup>242</sup>

E a importância destes eventos, dentro do imaginário de uma civilização dominada por um ideal de progresso, era considerável, servindo para motivar editoriais como este, que apareceu no “Diário”, em 1904, comentando o envio do cruzador “Benjamin Constant” (Ver ilustração nº 15)<sup>243</sup>, para a feira mundial em Saint Louis:

*Um paiz como o nosso... tem necessidade, ao mesmo para salvar-se um pouco do desastre, de enviar para as*

<sup>240</sup> Ibid. p. 41.

<sup>241</sup> Que sempre foram o meio predileto de Júlio Verne para obter força de propulsão, em quase todos os elementos tecnológicos de suas histórias, das luzes do balão “Victoria” aos motores do submarino Nautilus.

<sup>242</sup> Ibid. p.70.

<sup>243</sup> Lançado ainda no século XIX, o Benjamin Constant era um navio escola e, aparentemente, representava o “orgulho” da República, sendo além disso o mais famoso navio de guerra do país, pelo número de vezes que é citado nos noticiários.

*águas dos Estados Unidos um navio que não vá diante da esquadra estrangeira patentear a fraqueza da nossa marinha de guerra.*

*As naves de combate não servem apenas... (para a guerra) ...em tempos de paz (elas prestam-se para ) fazerem estas representações, apresentando-se diante de outros povos como exemplos vivos da nossa cultura e do nosso evoluir.*

*(...)*

*...a esquadra serve... para transportar... toda a corrente de progresso do mundo, e estreitar cada vez mais as relações dos povos.<sup>244</sup>*

Este texto, exemplo acabado do sentido emprestado aos grandes navios de guerra pelo mundo da época, permite também perceber o quanto o entendimento futurista da estética da tecnologia estava entremeado nas mais variadas áreas de produção cultural. É reconhecível um entendimento no mínimo análogo àquele que produziu afirmações como:

*Não há mais beleza, a não ser na luta. Nenhuma obra que não tenha um caráter agressivo pode ser uma obra-prima.*

*(...)*

*Nós queremos glorificar a guerra - única higiene do mundo - o militarismo, o patriotismo, o gesto destruidor dos libertários...<sup>245</sup>*

O que o articulista do “Diário” estava manifestando, coerente com a visão exaltadora da máquina vigente neste período, era o seu reconhecimento da engenharia naval, como expressão cultural da grandeza de um povo, com os grandes navios de guerra sendo o seu pináculo. Na verdade, o couraçado é, neste momento, um dos ícones da civilização ocidental, um símbolo que cada nação precisa ter e, tanto mais,

<sup>244</sup> DIÁRIO DA TARDE, “A Marinha”, 25 de março de 1904, p.1.

<sup>245</sup> MARINETTI, F.T.. Fundação e manifesto do futurismo; in: BERNARDINI, Aurora F. (org.). O futurismo italiano. São Paulo: Perspectiva, 1980.

exibir onde quer que seja possível, sob o lema de que um "Dreadnaught"<sup>246</sup> ainda era o melhor embaixador.

Portanto, este olhar encantado pela tecnologia encontrada no corpo dos grandes vasos de guerra não constituía uma exceção, proveniente de um cronista excessivamente militarista ou particularmente ligado aos movimentos futuristas. Pelo contrário, o autor manifesta uma percepção absolutamente consoante com o seu tempo, quando as grandes e pequenas nações estavam envolvidas no que se denominou de "corrida de couraçados"<sup>247</sup>. E este empreendimento tecnológico, embora pareça restrito às potências imperialistas do período, cujas frotas patrulhavam os mares, na verdade envolvia países de todos os tamanhos e graus de desenvolvimento.

Na América do Sul, um exemplo deste fetiche improvável é a famosa corrida de couraçados entre o Brasil, a Argentina e o Chile, durante o primeiro quarto do século XX (ver ilustrações nº16 e 17). Estas nações estavam envolvidas em um "cabo de guerra" semelhante àquele que ocupava a Inglaterra, França e Alemanha, com cada aquisição naval de uma nação devendo demandar uma outra, igual ou

---

<sup>246</sup> O H.M.S. Dreadnaught, seria lançado ao mar no ano seguinte, em 1905. Este navio inglês, símbolo de uma época, foi o primeiro couraçado a seguir a doutrina do Almirante John Fisher, Primeiro Lorde do Almirantado, que pregava o uso de canhões de grosso calibre apenas, concentrando o potencial de ataque e diminuindo o desperdício de espaço a bordo das belonaves. Como resultado deste princípio, logo adotado por todas as marinhas do mundo, o nome deste navio tornou-se sinônimo de couraçado, sendo usado indiscriminadamente pela imprensa da época, inclusive a local, sem maiores explicações. (Ref.: HOUGH, Richard. *A history of fighting ships*. London: Octopus Books, 1975.)

<sup>247</sup> Em inglês: "Battleship race", a procura da construção de couraçados cada vez maiores, capazes de carregar canhões de maior calibre, com melhor blindagem e mais velocidade. Este esforço de caráter internacional articulou-se a partir de um entendimento do couraçado como o apogeu da arma de guerra, capaz de conduzir o poder de uma nação através das vastidões oceânicas, a qualquer lugar do mundo. É pensando nos couraçados que Theodore Roosevelt referiu-se, quando proferiu a frase que se tornaria célebre: "Speak softly but carry a big stick" (isto é: "fale macio, mas carregue um porrete"). Esta mera evolução dos "ships of the line" e dos "Ironclads" do século XIX, tornou-se a manifestação acabada do poder tecnológico de uma nação, envolvendo em sua construção todos os aspectos da indústria pesada que constituía o arcabouço do universo da produção industrial do período: da metalurgia à engenharia arrojada do aço, do desenvolvimento do maquinário a vapor à química dos explosivos (estes, a rigor, pouco foram desenvolvidos desde então, apenas tendo sido melhorada a forma de sua entrega ao alvo). (Ref.: PRESTON, Anthony. *Encouraçados*. São Paulo: Livro Técnico, 1983.)

superior das suas nações rivais. Longe de ser uma manifestação isolada, portanto, a louvação do poderio tecnológico do couraçado como expressão máxima do desenvolvimento de um povo é corroborada pela política armamentista da República Velha que, no que se refere à Marinha, em dados momentos atingiu paroxismos inexplicáveis, tais como a encomenda do gigantesco Rio de Janeiro (ilustração nº 18) aos estaleiros Armstrong-Withworth na Inglaterra<sup>248</sup>.

Eventos posteriores desta luta por supremacia tecnológica foram noticiados meticulosamente pelos periódicos curitibanos. No entanto, estes não deram tanta atenção aos couraçados em suas notas dedicadas à Feira Mundial de Saint Louis. Tal como acontecia nos textos vernianos, parecia haver uma questão de priorização com relação aos grandes navios de guerra, e armamentos em geral, os quais passavam imediatamente para o segundo lugar quando confrontados com outros ícones tecnológicos. De fato, Verne também pouco desenvolveu a imagem da tecnologia como produtora da destruição<sup>249</sup>, em seus romances ela aparece muito mais como instrumento da superação desta, como fica claro em uma passagem de “Paris do século XX”, onde o personagem Pierre declara que...

... já não há exército! (...) A França, a Inglaterra, a Rússia e a Itália dispensaram seus soldados; no século passado o desenvolvimento das máquinas de guerra havia atingido um ponto tal, a coisa ficara de um tal ridículo, que a França não pode impedir-se de rir ... e, rindo, foi desarmada!<sup>250</sup>

<sup>248</sup> Este *superdreadnaught* era, então, o maior navio de guerra do mundo, guardando até os dias de hoje a dúvida honraria de ser o couraçado com o maior número de torres armadas com canhões de grosso calibre (sete, para um número médio de cinco). Na verdade, o compromisso da compra deste navio era tão despropositado, que acabou não podendo ser cumprido: o governo brasileiro desistiu da encomenda pouco antes da I Guerra Mundial, e o navio terminou sendo utilizado pelos próprios ingleses. Ver a respeito: COURAÇADOS E CRUZADORES, São Paulo: Nova Cultural, v.1, 1986.

<sup>249</sup> Uma notável exceção é a do Nautilus, o submarino do Capitão Nemo, que, no romance, atacava e destruía os navios que o perseguissem. Mas esta violência é justificada por Verne, no romance, como sendo dirigida aos produtores da guerra e da escravidão. Em outros trabalhos as tecnologias militares interessam apenas quando podem ser adaptadas às necessidades da exploração, como é o caso do canhão espacial de “Viagem à Lua”.

<sup>250</sup> VERNE, Júlio. Paris no século XX. São Paulo; ed. Ática, 1995, p.95.

Esta imagem, surpreendentemente otimista neste trabalho sombrio do início de sua carreira, revela no entanto mais uma medida do reconhecimento concedido ao tecnológico neste momento: a confiança em que o desenvolvimento desmedido das máquinas de guerra não tardaria em tornar obsoleta a própria guerra<sup>251</sup>. Este equívoco de Verne era também o da civilização tecnológica como um todo, e esta perspectiva tranqüilizadora quanto ao uso bélico da tecnologia, era abraçada pelos organizadores das exposições internacionais, organizadas sob a ótica da celebração da paz e da concórdia universais, mas dedicando enormes salões à exposição privilegiada das armas de guerra.

Neste contexto a novidade dos dirigíveis ainda estava para produzir impacto, mesmo que os balões já houvessem firmado sua posição como armas “passivas” eficientes<sup>252</sup>. A exposição de Saint Louis, portanto, dedicava-lhes muito mais interesse a questões relativas ao seu desempenho e velocidade, capazes de produzir o assombro do público presente, alocando estes novos figurantes da encenação aérea junto aos demais personagens de uma “tecnologia para fins pacíficos”.

Assim, ainda irreconhecível em suas potencialidades bélicas, o dirigível, depois de bem mais de cem anos de balonismo, parecia pronto a tornar-se a aeronave do novo século, mesmo que, menos de um ano antes da exposição universal, a

---

<sup>251</sup> Este credo era bem aceito no decorrer da I Guerra Mundial, a “guerra para acabar com todas as outras guerras”, e continuou por muito tempo sendo defendido pela ideologia militar. Mas, mesmo no final do século XX, este conceito sobrevive. O mais recente exemplo disso é o da lógica da “destruição mútua assegurada” (em inglês: *mutually assured destruction*), pela qual as potências nucleares divididas em seus blocos políticos reuniam um arsenal capaz de arrasar completamente uma à outra, buscando assim perpetuar uma estrutura de intimidação permanente que, em teoria, impediria completamente as guerras.

<sup>252</sup> Cujo uso, desde a Guerra Civil americana, já era amplamente aceito no reconhecimento aéreo, tendo se estendido por toda a I Guerra Mundial e além. (Ref.: SKYBOUND. Leo van der Goot. European Media Suport & Leo v.d. Goot, 1992. 12 videocassetes (25 min.): son., color.; VHS NTSC.)

invenção do mais pesado que o ar anuncie aos sussurros a sua obsolescência, transformando-o já em fantasma. Este destino, ainda mais acentuado no caso do dirigível do que no dos trens, torna ainda mais apropriado dizer, como Foot Hardman, que...

*... esta máquina incrível que já significou o fio condutor das mudanças revolucionárias é passada, agora, para trás. É expulsa do terreno da história (...) está condenada a vagar incontinenti pelos campos e redutos aflitos da solidão.*<sup>253</sup>

No entanto, esta derrocada ainda está distante no momento da Feira Mundial de Saint Louis, para a qual o maior inventor brasileiro dirigia-se, sob os olhos atentos de uma imprensa distante. Esta mídia provinciana, mas nem por isso desatenta, alimentava um público cuja avidez real pelo assunto não tem hoje meios de ser medida, exceto pela própria quantidade de referências, tanto ao evento quanto à participação de Santos Dumont no mesmo.

*Le Petit Santos*, como era conhecido pela imprensa francesa, reunia mais talentos que apenas os de aeronauta: além de ser seu próprio piloto, ele desenhava e construía pessoalmente suas aeronaves, o que em parte respondia pela sua popularidade na época. A imprensa européia dedicava-lhe muita atenção, o que, em última instância, foi o que permitiu aos periódicos brasileiros acompanhar a vida aventureira de seu famoso conterrâneo. E Dumont tão pouco estava alheio ao seu impacto junto ao público e à mídia, ao contrário, mantendo sempre um perfil visível, construído não apenas à base de suas façanhas aeronáuticas, como também por outros meios. Neste mesmo ano ele lançava a sua autobiografia, cuja repercussão na imprensa européia chegou ao Brasil muito antes da publicação do próprio livro, que teve de esperar até 1938. Em uma nota, publicada no mês de abril de 1904, lê-se:



*“Paris, 29 - O escritor Henri Rochefort elogia em termos entusiasticos o livro My Airships que o aeronauta Santos Dumont publicou.”*<sup>254</sup>. Este comentário rápido é acompanhado da notícia do seu retorno à Europa, e da declaração lacônica, feita pelo inventor, de que pretendia voltar a realizar experiências no dia 18, com o seu nº 9.

Mas o ritmo surpreendente de suas viagens não cessaria, e o aeronauta já estaria de volta aos Estados Unidos em junho para se preparar para a exibição na Feira Mundial. A partir de então os eventos tomariam, aos olhos dos leitores, rumos inesperados: o brasileiro não chegaria a exhibir nenhum de seus dirigíveis em Saint Louis, um inexplicável atentado contra o seu nº 7, com o qual pretendia competir, o impediu de mostrá-lo em público na grande *exhibitio* burguesa. Recusando a oferta dos organizadores de oferecer-lhe o necessário para reconstruir sua máquina, sob a alegação de que não haveria na América seda boa o suficiente para o seu balão, Dumont volta para a França, abandonando a Feira Mundial muito antes da corrida na qual sua participação era esperada.

No começo de julho, as notas tentam, e falham, em explicar aos leitores a sucessão de acontecimentos que culminou com a desistência de Santos Dumont e com a intriga envolvendo as autoridades de Saint Louis.

*New York, 1. - Causou profunda sensação a noticia recebida de São Luiz de ter sido ali preso o professor Charles Meyer, acusado como autor dos estragos soffridos pella aeronave nº 7 do illustre brasileiro Santos Dumont.*

*Em poder do mesmo professor foram encontrados planos completos dessa aeronave. Santos Dumont encomendou já á casa Lachambre, de Paris, um novo invólucro para a sua aeronave.*<sup>255</sup>

<sup>253</sup> Ibid., p.39.

<sup>254</sup> DIARIO DA TARDE, “Santos Dumont”, 29 de abril de 1904, p.2.

<sup>255</sup> DIARIO DA TARDE, “Santos Dumont”, 01 de julho de 1904, p.2.

Mais tarde, a notícia desta prisão seria desmentida, sendo pelo contrário dada ênfase na negativa de Santos Dumont de que teria sido ele próprio o responsável pela destruição do seu balão...

*Paris, 16. - O aeronauta brasileiro Santos Dumont mostra-se ressentido das autoridades de São Luiz, as quaes, temendo que elle pedisse indemnização pellos estragos soffridos no seu dirigivel, espalharam ter sido elle o autor desses estragos.*<sup>256</sup>

Curiosamente, em seu retorno a Paris no dia 14 de julho, as acusações foram substituídas por lamentações...

*Santos Dumont chegou hoje de regresso de sua viagem aos EUA tão tristemente assignalada pelo acto de vandalismo ali praticado no seu balão nº 7, com que se dispunha a concorrer ao grande premio da Exposição de São Luiz.*

*Á chegada foi o insigne aeronauta brasileiro assaltado pela reportagem e pelos correspondentes... aos quaes communicou rapidamente suas impressões... parece voltar agora descoroçoado ante o atentado brutal e selvagem de que foi vítima... desiste positivamente de concorrer ao prêmio (...) em vista da impossibilidade material de consertar a tempo o seu aerostato. Por entre os amigos e admiradores (...) a notícia causou verdadeira mágoa, pois a confiança no seu triumpho em São Luiz era geralmente partilhada. O balão nº 7 deve chegar brevemente em Paris.*<sup>257</sup>

Toda a sorte de especulações podem surgir a partir de eventos desta natureza. Embora a atitude temperamental de Santos Dumont seja explicável diante das circunstâncias, sua declaração relativa à impossibilidade de reparar o dirigível é difícil de entender, tanto mais diante do largo tempo que ainda havia antes da competição, finalmente realizada no mês de agosto. Dada a ausência do brasileiro, o “Diario” registrou apenas brevemente o evento...

<sup>256</sup> DIARIO DA TARDE, “Santos Dumont”, 16 de julho de 1904, p.2.

<sup>257</sup> DIARIO DA TARDE, “Santos Dumont”, 19 de julho de 1904, p.1.

*... dizem de São Luiz que realizou-se o 1º concurso de dirigíveis.  
Apresentaram-se dois concorrentes; o vento forte que soprou logo apoz a subida carregou os aerostatos.  
Ignora-se o desenlace*<sup>258</sup>

Sem maiores detalhes, o vespertino curitibano desembaraça-se de um evento que, embora não devesse deixar de registrar, perdera muito de sua significação com a saída de Santos Dumont. A ausência do herói roubara algo dos elementos de fascínio que a Feira Mundial deveria ter, pelo menos no que se referia a esta competição específica.

De certo modo, o mesmo tipo de perda de impacto seria sofrida pelo dirigível nos anos que se seguiram. O mais pesado que o ar já deixara, neste momento, de ser uma possibilidade remota, adquirindo as dimensões de um objeto possível, com as mais diversas teorias merecendo agora o status de iniciativas científicas...

*...o Sr. Holland, inventor do submarino Cortroe, inventou uma aeronave movida a helices e sem globo.  
O novo invento funda-se no princípio - mais pesado que o ar - que deu origem a um romance de Júlio Verne.*<sup>259</sup>

A citação de Júlio Verne, como referência para a invenção, sinaliza a continuidade do mesmo como fonte facilmente acessível para um vocabulário das realizações técnicas. O romance em questão só pode ser “Robur, o conquistador”<sup>260</sup>, no qual Verne antecipou não apenas o desenvolvimento do dirigível e do mais pesado que o ar, mas também a relação pouco amistosa que se daria entre estes dois paradigmas da navegação aérea.

<sup>258</sup> DIARIO DA TARDE, “Concurso de Aeronaves”, 29 de agosto de 1904, p.2.

<sup>259</sup> DIARIO DA TARDE, “Novo invento”, 22 de julho de 1904, p.2.

<sup>260</sup> VERNE, Júlio. Robur, o conquistador. Rio de Janeiro: Fase, 1982.

A Feira de Saint Louis adquire assim uma posição que talvez possa ser entendida como divisora de águas, sendo o primeiro evento de caráter internacional, envolvendo a ciência e tecnologia, a ocorrer após o amadurecimento do vôo dirigível e a invenção quase simultânea que, já então, começava a ser chamada de aeroplano. A partir deste ponto, os campos estão definidos e os contendores começam a tomar suas posições, caracterizando um conflito que iria tomar forma no decorrer do século XX.

Mesmo personagens que já haviam se identificado, aos olhos do público, com o dirigível, como Santos Dumont, viram-se diante de uma necessária opção. Depois de sua volta à França, ele passou a direcionar seus projetos de mais leves que o ar para configurações diferentes, com um sucesso inicialmente relativo, mas com a atenção constante de um público mantido bem informado...

*...o "Echo" de Paris anuncia a descoberta de um novo aerostato em forma de passaro.*

*O invento, que tem prendido a atenção dos profissionaes, é de um brasileiro.*<sup>261</sup>

A declaração misteriosa já é um prenúncio desta reorientação de Santos Dumont para a pesquisa do mais pesado que o ar, que dominaria suas iniciativas a partir de então. O destino do "aeróstato em forma de pássaro" não chegou a ser relatado, mas as primeiras notas acerca do modelo nº 14 apareceram apenas alguns meses depois do seu retorno à França, dando conta que... *"O aeronauta estará em Trouville, onde fará experiência de seu balão nº 14. Caso dê bom resultado, o aeronauta fará evoluções sobre o oceano."*<sup>262</sup>. A afirmação cautelosa dá lugar, dias mais tarde, a uma nota mais enfática...

*... foi extradordinário, causando grande sensação na enorme massa popular que assistia a experiência.*

*Santos Dumont por espaço de meia hora fez difficeis evoluções sobre o mar contra o vento...*

<sup>261</sup> DIARIO DA TARDE, "Novo aerostato", 23 de setembro de 1904, p.2.

<sup>262</sup> DIARIO DA TARDE, "Santos Dumont", 17 de agosto de 1905, p.2.

*...aeronave ascidia ao espaço a 50 metros de altura, obedecendo perfeitamente as manobras do aeronauta. Na descida deu-se um pequeno incidente: a corda que sustenta a barquinha partiu, caindo Santos Dumont. O aeronauta, preparando-se para fazer nova experiência, a multidão pediu que não subisse mais, porém Santos Dumont voltou a fazer novas evoluções, conseguindo ainda brilhante êxito. Ao descer o balão no "hangar" o povo prorrompeu em entusiásticas manifestações. Santos Dumont fará hoje nova experiência.*<sup>263</sup>

Ainda um balão, o nº 14, sofreu inúmeras modificações depois que o inventor, de retorno a Paris, anunciou sua intenção de construir um novo hangar às margens do Sena<sup>264</sup> e voltou imediatamente às suas experiências<sup>265</sup>, já inteiramente dedicado ao desenvolvimento de um aparelho mais pesado que o ar. No ano seguinte, enquanto os irmãos Wright faziam dezenas de demonstrações com o seu *flyer*, uma máquina desajeitada toma forma nas oficinas de Voisin, em Paris, sob a encomenda de seu amigo Dumont.

No sul do Brasil, um comentário rápido, dividindo espaço no jornal com o anúncio da absolvição do capitão Dreyfus<sup>266</sup>, informa aos leitores curitibanos esta nova iniciativa de Santos Dumont que "*...terminou o seu aeroplano, que está actualmente em experiencias.*"<sup>267</sup>

<sup>263</sup> DIARIO DA TARDE, "Santos Dumont", 23 de agosto de 1905, p.2.

<sup>264</sup> DIARIO DA TARDE, "Santos Dumont", 31 de agosto de 1905, p.2.

<sup>265</sup> DIARIO DA TARDE, "Dumont", 21 de setembro de 1905, p.2.

<sup>266</sup> Talvez o momento mais importante da jurisprudência francesa do começo do século. Alfred Dreyfus, capitão do exército francês, fora acusado de traição em 1893, sendo condenado e enviado para a Ilha do Diabo no ano seguinte. Quando evidências surgiram de que ele seria inocente, o caso foi encoberto para proteger a honra do exército. Somente em 1898, depois de uma sucessão de escândalos e da ajuda dos intelectuais e artistas franceses liderados por Émile Zola, houve um novo julgamento. Novamente considerado culpado, Dreyfus foi, no entanto, perdoado pelo novo governo, mais progressista, do Presidente Émile Loubet. O encerramento do caso só aconteceu em 1906, quando Dreyfus foi reintegrado ao exército como major, em 1906, recebendo a Legião de Honra. (Ref.: DICIONÁRIO BIOGRÁFICO. São Paulo: Abril Cultural, 1976.)

<sup>267</sup> DIARIO DA TARDE, "Aerostatos", 20 de julho de 1906, p. 2.

O desenrolar do desenvolvimento do aparelho é, ao contrário do *flyer* dos Wright, totalmente público, tendo a cobertura constante da imprensa francesa e, graças à radiotelegrafia transoceânica, também dos leitores brasileiros.

Em Curitiba, a importância de Santos Dumont, enquanto personagem ligado ao imaginário, permanecia inalterada, como pode ser percebido por uma iniciativa bizarra: a existência neste mesmo momento de uma “revista” (espetáculo burlesco) inteiramente dedicada ao excêntrico inventor:

*A Revista é dividida em um prólogo cuja scena passa-se no alto de S. Francisco, e dois actos, passando-se um na Praça Tiradentes e outro na Rua 15 e contem vinte e tantos numeros de musica.*

*Lamentamos que até agora não tivessem levado á scenna esta tão bem delineada revista de nossos costumes, e, esperamos do grupo que iniciou os seus ensaios a exhibição da referida Revista...*<sup>268</sup>

Nesta matéria são listados ainda os personagens envolvidos na “revista” que vinha sendo ensaiada no alto de São Francisco desde maio. Também são listados os órgãos públicos e privados que colaboraram com o empreendimento. Curiosamente, não é comentado o nome do autor, embora se esclareça que ele já é conhecido e admirado por trabalhos semelhantes. Tão pouco se revelam maiores detalhes da revista mas, na descrição dos “personagens”, apareceu um balão a ser montado entre as ruínas, que fazia parte da trama da comédia.

Em Paris, sem saber das peripécias a ele atribuídas por autores paranaenses, Santos Dumont continuava realizando experiências com o nº 14...

*Paris, 24 - O aeronauta Santos Dumont experimentou o seu aeroplano com resultado satisfatório. Elevou-se a um metro acima do solo, dirigindo admiravelmente as evoluções da nova machina...*<sup>269</sup>

<sup>268</sup> DIARIO DA TARDE, “Revista Santos Dumont”, 23 de julho de 1906, p.1.

O sucesso ao qual a nota se refere, ainda não é o do vôo controlado de um mais pesado que o ar. Neste estágio Santos Dumont estava realizando testes com o dirigível nº 14, a fim de verificar sua qualidade como futuro suporte para as primeiras tentativas de decolagem do seu aeroplano. Para melhorar o desempenho do balão, ele...

*...substituiu o motor anterior de 24 cavallos por outro de 50 e conseguiu, nas experiencias que procedeu a 22, fazer executar ao aviador movimentos de um metro sem que o plano inclinado se levantasse de forma alguma. A velocidade pôde chegar até 15 milhas por hora e a nova aeronave obedece admiravelmente ao leme...*<sup>270</sup>

As matérias sobre o “novo balão” de Santos Dumont, teriam sido traduzidas do “Petit Parisien”, e continuariam nos dias seguintes a manter os leitores do “Diario” informados das apresentações extremamente concorridas no *Bois de Bologne*<sup>271</sup>, bem como das declarações bombásticas segundo as quais, vencendo a taça “Arckdeacon” (sic.), o novo invento seria trazido para demonstrações no Rio de Janeiro<sup>272</sup>. O clima de drama, com revezes e incidentes, é mantido pelos anônimos articulistas, sendo possível a uma leitura posterior presumir uma intenção quase literária, que não poupa esforços para produzir nos leitores uma impressão de transporte ao distante local dos eventos...

*Santos Dumont tentou fazer... uma nova experiencia com o aparelho aero-plano de sua invenção. Milhares de pessoas affluiram ao Bois de Bologne (...). Entre os applausos... começava a ellevar-se o aeroplano, quando, impelido pello vento, bateu em uma arvore... O aparelho soffreu grossas avarias, sahindo felizmente illeso o illustre aeronauta.*

<sup>269</sup> DIARIO DA TARDE, “Aeroplano”, 24 de agosto de 1906, p. 2.

<sup>270</sup> DIARIO DA TARDE, “Varias”, 31 de agosto de 1906, p. 2.

<sup>271</sup> DIARIO DA TARDE, “Santos Dumont”, 05 de setembro de 1906, p.2.

<sup>272</sup> DIARIO DA TARDE, “Aeronauta”, 06 de setembro de 1906, p.2.

*Este contratempo causou profundo desgosto ao publico; que tratou de compensar o prejuizo material... com a delirante ovação, que tributou ao aeronauta ao vê-lo levantar incolume, deixando o aeroplano destruído. A experiencia ficou adiada para o dia 12.*<sup>273</sup>

Esta notícia do malogro da ascensão tentada no dia 9 é seguida do anúncio de sua decisão de disputar a corrida de balões pela taça Gordon-Bennet, na qual acidentou-se no dia 2, pilotando o “*esférico Duas Américas*”<sup>274</sup>. Dois acidentes sucessivos, servindo para compor a imagem de um herói em dificuldades, complementam-se com a sua persistência e triunfo final...

*Paris, 25 - Os jornaes comentam com entusiasmo a victoria alcançada por Santos Dumont, que ganhou o premio Archdeacon, em concurso.*

*O aeronauta brasileiro fez com o seu aeroplano dirigivel n° 14, o percurso de 70 metros, vencendo aos demais concurrentes.*<sup>275</sup>

No dia seguinte foram apresentados ao público leitor os detalhes do acontecimento, utilizando um material, originário do jornal “Temps”, que teria sido obtido pelo “Diario” junto ao “Jornal do Comércio” do Rio de Janeiro.

*Paris, 24 - A imprensa é unânime em declarar que o aeronauta brasileiro Sr. Santos Dumont fez hontem mais uma magnífica experiencia dos seus estudos praticos de navegação aérea, ganhando muito merecidamente o premio Archdeacon...*

*O Sr. Santos Dumont realizou essa prova com o seu aeroplano n° 14 bis, mais pesado que o ar e dirigível.*

*Era uma experiencia oficial diante de uma comissão competente, composta de membros do Aero Club de França, com assistência de numerosas pessoas que acclamaram delirantemente o aeronauta vencedor.*

*O nosso compatriota prometeu prosseguir os seus estudos... ..aperfeiçoando um pequeno leme de duas azas que lhe permitirá dirigir com absoluta segurança o*

<sup>273</sup> DIARIO DA TARDE, “Varias”, 11 de setembro de 1906, p. 1.

<sup>274</sup> DIARIO DA TARDE, “Santos Dumont”, 2 de outubro de 1906, p.2.

<sup>275</sup> DIARIO DA TARDE, “Santos Dumont”, 25 de outubro de 1906, p. 2.



*aeroplano com que se propõe a concorrer ao novo Premio Deutsch e Archdeacon... para o aeronauta que... tiver feito um kilometro, ida e volta, num aparelho "mais pesado que o ar"*<sup>276</sup>

Na seqüência, se acrescenta que “...a data de hontem marcará nos anaes da historia aeronautica, uma experiencia que deixa após si todas as tentativas feitas com aeroplanos”<sup>277</sup>; e que o brasileiro é “...um homem de tempera daquelles que mostra o caminho aos outros”<sup>278</sup>. Mas a crônica não se limita a tecer elogios a Santos Dumont, passando em seguida a descrever minuciosamente o voo...

*O grande passaro branco manejado por Santos Dumont correu 200 metros a pouca distancia da grama: depois, abandonando o solo, cinco ou seis metros, descreveu uma ligeira curva, erguendo-se em seguida 60 metros de altura...*

*Entrevistado... disse que havia sentido enquanto o aeroplano esta perto do solo muitas trepidações no seu aparelho mas que de repente estabeleceu-se uma calma absoluta, dando-lhe a impressão de estar em um balão, não sentindo a rotação da hélice...*<sup>279</sup>

O longo trajeto percorrido por esta notícia, até chegar às mãos dos leitores curitibanos, exemplifica o processo pelo qual acontecimentos distantes apresentavam-se ao olhar local. Desta maneira truncada, passando por traduções e recortes, as descrições destes eventos viam-se disponíveis para serem, por fim, interpretadas através do imaginário (limitado ou não) de um público que não tinha acesso a registros visuais, devendo recorrer a um vocabulário de imagens muitas vezes sem relações com o ocorrido.

Além disso, no meio do caminho, as informações podiam ser, elas próprias, torcidas. O periódico carioca “Jornal do Comércio”, por exemplo, que teria

<sup>276</sup> DIARIO DA TARDE, “Santos Dumont, últimas experiências”, 26 de outubro de 1906, p.1

<sup>277</sup> Ibid.

<sup>278</sup> Ibid.

<sup>279</sup> Ibid.

sido a fonte do “Diario”, tem uma versão diferente do mesmo evento. Comparando-se ambas as descrições, os dados do “Diario” são revelados incorretos, tendo sido invertidos certos detalhes: o aeroplano teria, na verdade, subido 3 metros, percorrendo 60. Portanto, o texto original que, por sua vez já era uma tradução obtida junto a um jornal francês, era também muito menos dramático que a transcrição publicada em Curitiba. Esta, além de exagerada, foi muito mais descritiva e, em alguns casos, inventiva. Entretanto, mais do que apenas um engano, um vôo que atingisse a 60 metros de altura é mais o resultado de um vocabulário informado apenas para reconhecer e descrever ascensões aerostáticas, para o qual faltava um instrumental adequado. Sabendo da possibilidade de erros de tradução e também das distâncias percorridas pela informação, o articulista talvez tenha se sentido no direito de corrigir a informação... refocar uma imagem que lhe parecia distorcida, dando-lhe contornos que se adaptassem às construções do seu entendimento. Sem o suporte de registros visuais, a imaginação “completou” a cena descrita, fornecendo os elementos faltantes e concedendo ao 14 bis habilidades que, então, eram exclusivas de balões e dirigíveis: atingir em vôo uma altura de 60 metros. Mais ainda, a descrição da “ligeira curva”, seguida de um movimento vertical, conjura uma imagem que nada tem a ver com a realidade deste vôo histórico, tal como pode ser observada nos filmes feitos na ocasião<sup>280</sup>.

Diante destas alterações que transportam a imagem para além do limiar da realidade, o olhar se torna comprometido. Mas, apesar das informações diariamente expostas pela linguagem jornalística poderem possuir um caráter trivial, são elas as fontes importantes pelas quais se constitui uma imagem de mundo, por

---

<sup>280</sup> O 14 bis, equipado com um motor Levavasseur-Antoinette de 40 hps, mesmo em seu mais longo vôo, em 12 de novembro, só cobriu uma distância de 220 metros, permanecendo no ar por 22,5

incompleta que seja. Neste sentido, este fragmento sobre o vôo no campo de *Bagatelle* é testemunha da fragilidade do processo pelo qual um real, já por si pleno de elementos do imaginário, se viu representado.

Outros episódios surgiriam, em uma imprensa que cada vez mais abraçava o fascínio pelos loucos voadores. E mais ainda a partir deste momento, em que a Europa estava alcançando os Estados Unidos no desenvolvimento do mais pesado que o ar. Os anos seguintes viram a iniciativa passar mesmo para o lado dos inventores europeus, enquanto os irmãos Wright perdiam terreno, lutando judicialmente com Glenn Curtis, pelos direitos de patente do seu método de dirigibilidade de aeronaves<sup>281</sup>.

Entretanto, em meio a este furor aeronáutico envolvendo os aeroplanos, o dirigível manteve-se como um competidor constante, devido à obra visionária de um aristocrata alemão, o Conde von Zeppelin.

Ferdinand von Zeppelin experimentou o vôo aerostático durante a Guerra Civil Americana, tornando-se imediatamente um entusiasta. Mas foi somente no final do século XIX que ele desenvolveu um conceito revolucionário para a construção de dirigíveis: a substituição de um longo balão em forma aerodinâmica por um sucessão de pequenos balões convencionais, arranjados dentro de uma estrutura de metal leve que garantiria a sua resistência ao vento e, portanto, a sua navegabilidade.

---

segundos.

<sup>281</sup> Os Wright, seguindo o exemplo de Thomas Edison, tinham requerido patente de seu método para o controle do vôo, que usava cabos para torcer as asas do aeroplano. Este sistema acabou sendo o mais usado na Europa, nos anos seguintes, apesar de ser diferente do utilizado por Santos Dumont em seu 14 bis. O americano Glenn Curtis, piloto de corridas e inventor, para não ter de pagar aos Wright, desenvolveu o conceito de partes móveis nas extremidades das asas (*aileron*s) que acabou se tornando de uso universal. Mas, inconformados, os Wright o processaram mesmo assim, entrando em um embate legal que em última instância, prejudicou a ambos. Os americanos só recuperariam o terreno perdido já em plena guerra mundial e, ainda assim, o fariam apenas com a ajuda dos franceses e ingleses.

Seu primeiro esforço, o LZ-1<sup>282</sup>, tinha 17 globos de gás e realizou seu primeiro vôo em 2 de julho de 1900, decolando do lago Constance. Carregava 5 pessoas, subindo mais de 300 metros e percorrendo uma distância de 6 km. Como suas teorias exigiam uma aeronave imensa, já esse primeiro modelo possuía 128 metros de comprimento e 12 de diâmetro. Estas dimensões extraordinárias de seus dirigíveis (logo denominados zepelins), unidas a fracassos como a queda do LZ-2 em seu vôo inaugural, serviram para dar uma imagem de insensatez aos projetos do idoso inventor, cujas concepções pareciam irrealizáveis na época. Mas conceitos grandiosos muitas vezes são os mais capazes de inflamar a imaginação dos povos, e os recursos para a realização de seus sonhos não faltaram.

Infelizmente, para o alcance do olhar curitibano, as experiências do conde realizaram-se muito distante. Com uma ligação mais acentuada com a França do que com o resto da Europa, os periódicos locais só fizeram o primeiro registro das suas ambiciosas realizações, em 1903, dando conta do acidente do “Paris”, que caiu na fronteira belga sob os olhares do Kaiser Guilherme II<sup>283</sup>. Desastres como este haviam sido comuns nas primeiras tentativas do conde, quase conduzindo-o à falência, mas o grande apoio popular que recebeu após a queda do seu LZ-4, em 1908, garantiu-lhe não apenas a sobrevivência, mas a possibilidade de aperfeiçoar seu invento, tornando-o, por fim, um meio de transporte seguro. Este sonho, ainda muito distante para os aeroplanos, garantiu ao “velho conde louco” um lugar como, senão o último, pelo menos o mais célebre dos derradeiros defensores do mais leve que o ar como o meio da conquista dos céus.

<sup>282</sup> O prefixo LZ significava Aeronave Zeppelin (em alemão: *Luftschiff Zeppelin*)

<sup>283</sup> DIÁRIO DA TARDE, “Balão”, 10 de outubro de 1909, p.2.

Em oposição às rápidas e desajeitadas investidas dos primeiros aviões, o conde von Zeppelin e os outros defensores dos dirigíveis apostavam em uma navegação aérea análoga à dos mares. Nesta imagem poderosa, grandes embarcações ligariam não apenas os continentes, mas toda a Terra, por linhas aéreas inspiradas naquelas dos grandes vapores transatlânticos. Seriam também estes gigantes do mar que forneceriam o modelo a ser reproduzido nos zepelins, sendo apenas no lugar do aço utilizada a leveza do alumínio, coberto de tecido, mais apropriada para singrar os oceanos do ar.

Tal conquista, no entanto, não viria sem baixas. A rivalidade entre os dois paradigmas (o dos aeroplanos e o dos dirigíveis) datava de muito antes da concretização de ambos como realidades técnicas, já possuindo então um passado considerável de discussões e embates na arena da especulação, tanto científica como literária. Novamente é Júlio Verne o principal responsável pela apresentação desta peculiar luta entre engenheiros sonhadores ao público ávido por ciência do século XIX. Uma de suas obras, *lançada originalmente no ano de 1886*, descreve não apenas a forma competitiva em que o dirigível seria inventado, como também a luta que o mesmo travaria com o mais pesado que o ar, e a vitória final deste. O instrumento destas previsões então corajosas foi o já citado romance “Robur, o conquistador”. O escritor abandonou neste trabalho as posturas adotadas em outros de seus livros, admitindo a possibilidade da concretização real da direção dos balões, já às vésperas da mesma, ainda que submetendo-a à crítica implacável do seu genial personagem Robur, apresentado como o inventor do primeiro mais pesado que o ar.

A história deste romance pode ser encarada mais como uma metáfora para descrever uma guerra futura, antecipada por Verne: a luta pela supremacia dos céus entre os dirigíveis e as máquinas-voadoras. À época do lançamento do livro, 1886, a

invenção de um dirigível eficiente já havia se tornado uma possibilidade real, mas estava ainda longe o momento em que a primeira aeronave levantaria vôo por seus próprios meios, sem recorrer à força de ascensão produzida pelo gás ou pelo ar quente.

No contexto deste romance, as duas formas de voar são representadas pelo inventor Robur, de nacionalidade indefinida, e por seus antagonistas, tio Prudente<sup>284</sup> e Filipe Evans, da Filadélfia. A luta entre estes personagens começa no Instituto Weldon, grupo de defensores do mais leve que o ar do qual tio Prudente é presidente. Invadindo o instituto, o temperamental Robur desafia os balonistas em seu próprio reduto e afirma a futilidade de seus esforços:

*Após um século de experiências em que nada conseguiram, de tentativas que não produziram resultados, existem, não obstante, inteligências mal equilibradas que se aferram em acreditar na direção dos balões...*

*Só porque alguns inventores, com o tempo tranqüilo ou quase tranqüilo, conseguiram cortar obliquamente o vento... chegaria a ser coisa prática a direção dos aparelhos mais leves do que o ar? Que disparate! ... isso é querer lutar contra o impossível!*<sup>285</sup>

Verne, através de seu personagem, prossegue, explicando minuciosamente as razões técnicas pelas quais este propósito é disparatado, tais como o baixo poder ascensional do gás (apenas um quilo para cada metro cúbico de gás) e a força comparativa do vento (até a 440 quilos por metro quadrado, em caso de furacão). A informação, lançada em meio a uma discussão acalorada, tem uma função dupla no enredo: posiciona autor e personagem quanto às vantagens do mais pesado que o ar,

---

<sup>284</sup> O nome parece escolhido para afirmar o caráter contido do personagem mas, na verdade, é o contrário, pois tio Prudente é apresentado como convém a um sonhador: um homem extremado, tão cheio de si e convencido de suas posições quanto o seu inimigo, Robur.

<sup>285</sup> VERNE, Júlio. Robur, o conquistador. Rio de Janeiro: Fase, 1982; p. 34.

ao mesmo tempo que oferece aos leitores um primeiro contato com as dificuldades enfrentadas pela engenharia na resolução do problema...

*Por acaso o homem, por esta razão, deve renunciar à conquista do ar ...? Não! Do mesmo modo que se fez o senhor dos mares por meio do barco... far-se-á também o senhor do espaço atmosférico por meio de aparelhos mais pesados do que o ar...*<sup>286</sup>

Os “globistas”, como são chamados por Robur, respondem inicialmente com indignação, mas são controlados pela voz firme de tio Prudente, cuja figura Verne esmera-se por converter no outro foco da ação do romance. Sua postura inabalável na defesa de suas convicções sinaliza, para o leitor, a rigidez do posicionamento teórico de ambos os grupos contendores... *“Cavalheiro, esqueceu o que disse o nosso imortal Francklin, quando surgiu o primeiro Montgolfier: «Agora nada mais é do que uma criança, mas crescerá.» E, na verdade, cresceu...”*<sup>287</sup>. A este argumento da paciência, Robur arremata: *“Não, presidente, não! Não cresceu! Está apenas mais gordo, o que não é o mesmo!”*<sup>288</sup>. O sarcasmo seria o que faltava para romper o tênue verniz de civilidade e cientificidade: aos gritos de... *“Morra o intruso!”*, os membros do clube de aeronautas atacam o petulante inventor, que responde impávido: *“O pássaro voa e não é globo. É máquina!”*<sup>289</sup>.

O que se segue é uma descrição cuidadosa dos inúmeros criadores responsáveis por tentativas frustradas, em ambas as arenas do combate tecnológico, típica de Verne, fornecendo os elementos para a fundamentação do que Simone Vierne chama de “efeito Júlio Verne”: a definição de subsídios históricos para a atividade a ser implementada pelos personagens em sua aventura. Derrotado menos

<sup>286</sup> Ibid. p.35.

<sup>287</sup> Ibid. p. 37.

<sup>288</sup> Op. cit.

retoricamente do que numericamente, Robur desaparece sob os apupos de seus adversários, cada vez mais exaltados: “*Esquartejem-no! (...) Apliquem-lhe a lei de Lynch*”<sup>290</sup>.

Retirando-se misteriosamente, o personagem retorna mais tarde, desta feita munido da força de seu invento: a máquina voadora “Albatroz”, com a qual executa com sucesso o seqüestro de tio Prudente e Filipe Evans, os personagens que lhe servirão de contraponto, no decorrer de uma viagem que os conduziria a cirunavegar o mundo.

A princípio a irrealidade da situação em que se encontram os dois americanos é acentuada pela descrição do local improvável de seu cativeiro, uma cela com apenas uma janela de onde não podiam divisar nenhum ponto de referência, apenas o céu azul. Sem sensação de movimento, as vítimas consideram-se aprisionadas em algum sótão esquecido, e é com assombro que descobrem mais tarde, quando Robur se apresenta novamente, que estão a bordo de uma grande aeronave, baseada no princípio do mais pesado que o ar. Como sempre, Verne não se furta a descrevê-la com precisão...

*A plataforma... tinha trinta metros de comprimento por quatro de largura, autêntico convés de navio, com proa em forma de esporão. A parte inferior tinha forma arredondada e constituía o casco... que encerrava os aparelhos destinados a fornecer a força mecânica, o paiol... as ferramentas... e o armazém-geral para as provisões... inclusive depósitos de água. (...) Na sua superfície elevavam-se três compartimentos, em cujo interior alojavam-se pessoal e máquinas. ...na parte de cima, uma guarita envidraçada onde ficava o piloto, que dirigia o aparelho por meio de poderosa roda de leme  
(...)*

<sup>289</sup> Op. cit.

<sup>290</sup> Ibid. p. 41.



*Por cima da plataforma, viam-se trinta e sete eixos verticalmente dispostos... à primeira vista poderia parecer um navio com trinta e sete mastros, com a diferença que todos aqueles mastros, ao invés de velas, tinham, cada um, hélices horizontais...*

*(...)*

*Assim, pois, o aparelho era provido de setenta e quatro hélices suspensoras... Na proa e na popa, montadas sobre eixos horizontais, duas hélices propulsoras... transmitiam o movimento...*<sup>291</sup>

Aqui aparecia mais uma característica necessária do efeito Verne, a minúcia com a qual era estabelecido o cenário, isto é, o aparato tecnológico no interior do qual, como sempre, se passará o restante da história. Como personagem mudo, ainda que nada inativo, o “Albatroz” representa uma peculiar opção tecnológica de Verne, é um helicóptero construído mais como uma embarcação naval do que como uma aeronave<sup>292</sup>. E, assim como um navio, é menos transporte de seus passageiros que casa de seus tripulantes. Não é o voo como ritual de passagem, instrumento de movimento apenas, que Verne descreveu neste livro: trata-se antes de uma extensão da habitabilidade do mundo em direção dos céus, como Robur bem esclarece...

*E com ele... (o “Albatroz”) sou o senhor dessa sétima parte do mundo, maior do que a Austrália, Oceania, Ásia, América e Europa. A Icária aérea que povoarão, algum dia, milhões de Ícaros.*<sup>293</sup>

<sup>291</sup> Ibid. p. 68.

<sup>292</sup> Na verdade, apesar de haver tentativas de produzir helicópteros, contemporâneas aos primeiros vôos convencionais (ou melhor, que acabaram por adquirir convencionalidade, pois então ambas as concepções poderiam ser vitoriosas), o helicóptero foi a última forma inventada de aeronave. O primeiro protótipo operacional, o PKZ-2 austríaco, voou pela primeira vez em 1915, mas não era capaz de movimento controlado, funcionava apenas preso ao solo por longos cabos, realizando uma ascensão vertical e sendo utilizado na I Guerra Mundial para observação. (a este respeito ver: GROSZ, Peter. PKZ 2. Austro-Hungarian helicopter. Berkhamsted: Albatros productions, 1995.) Os primeiros helicópteros efetivos só voaram no final dos anos trinta, após o voo dos primeiros aviões a jato, o que se deu em meados da década. Não obstante, era a asa rotativa o método de ascensão maquinal que Verne elegeu como o mais viável para obter o voo do mais pesado que o ar. (ver: DREAMS OF FLIGHT. Bill Bishop. Sherman Oaks, CA: Sunset Media Group, 1994. 12 videocassetes (25min.): son., color. ; VHS NTSC.)

<sup>293</sup> Ibid. p.71.

Atônitos, tio Prudente e Filipe Evans são, então, conduzidos a uma experiência de pura vertigem: atravessar em poucas horas de vôo todos os Estados Unidos e seguir adiante, oceano a dentro. A viagem aérea é também descrita minuciosamente, evocando imagens então impossíveis de ser experimentadas no mundo real e transmitindo com clareza tanto os aspectos estéticos quanto as vantagens de toda sorte abertas por essa possibilidade técnica. E o “Albatroz” é descrito não como fruto de realizações necessariamente pertencentes a um futuro distante, mas como o resultado da aplicação de tecnologias então conhecidas, caso o interesse se unisse aos recursos.

A viagem de cirunavegação que se segue não é mais do que uma desculpa, dentro do contexto do enredo, para expor a aeronave a todas as vicissitudes possíveis em um vôo de longa duração, expondo ao mesmo o leitor às maravilhas de uma nova “volta ao mundo”, desta vez em poucos dias. Mas, mesmo diante de quaisquer dificuldades, o “Albatroz” resiste...

*... iria parar? Não se tratava de pássaro fatigado por um longo vôo ou balão que, por ter-se esgotado o gás, vê-se obrigado a descer. Havia provisões para muitas semanas e seus órgãos, de solidez maravilhosa, não se sentiam debilitados nem cansados.*<sup>294</sup>

Podendo ser reparada em pleno vôo, é somente diante da inveja dos balonistas que a aeronave de Robur se vê vencida. Aproveitando-se da distração dos tripulantes, ocupados em consertar a hélice dianteira, os cativos fogem, depois de armarem uma bomba feita com explosivos encontrados a bordo. Como o “Albatroz” estava ancorado (sem pousar) em uma ilha do Pacífico Sul, os três descem pelas amarras, que cortam em seguida, vendo satisfeitos o aparelho subir descontrolado e

ouvindo-o explodir nas alturas. O ato de violência é justificado pelo ultraje à sua liberdade a que foram submetidos pela loucura de Robur, mas Verne, nesta cena, parece mais estar descrevendo uma tentativa desesperada do passado de impedir o advento do futuro.

Os protagonistas eventualmente retornam para a Filadélfia e terminam de construir o seu dirigível, que recebe o nome de “Avante”, continuando convencidos das virtudes do seu paradigma. Estavam também certos da morte de Robur, julgando-se prontos a se declararem conquistadores dos ares, os primeiros a inventar um dirigível capaz de total controle, selando o destino da navegação aérea. No dia marcado o “Avante” ascende ao espaço mas, embora cumprisse a promessa da dirigibilidade, sua sorte seria a de encontrar, em seu momento de triunfo, um “Albatroz” ressuscitado, reconstruído por Robur, que escapara da queda, e vinha vingar-se.

Em um clímax verniano, é descrita a seguir a cena de uma batalha (ver ilustrações nº 19 e 20) que tardaria meio século para realizar-se, vindo a ser travada no decorrer da primeira grande guerra: um dirigível ameaçado, que não pode competir com a aeronave mais pesada que o ar em velocidade ou em capacidade de manobra e, portanto, aumenta sua força ascensional, esperando não poder ser acompanhado nas alturas. Assim como os zeplins na I Guerra Mundial, o “Avante” no entanto busca refúgio onde não há de encontrá-lo, pois o “Albatroz”, como os caças ingleses, foi gradualmente capaz de subir tão alto quanto ele. Mais uma perseguição que uma batalha, esta era a descrição da fuga de uma tecnologia superada diante de outra, pronta a ultrapassá-la. O balão finalmente sobe demais e se rompe, condenando seus ocupantes. Mas Robur é magnânimo em sua vitória e salva seus adversários

---

<sup>294</sup> Ibid. p. 103.

científicos, devolvendo-os à terra e depois partindo em seu barco aéreo que, segundo explica...

*...Pertencer-lhe-á no dia em que (a humanidade) esteja bastante aperfeiçoada para tirar proveito dele e bastante adiantada para dele não abusar.*<sup>295</sup>

Verne finaliza desfazendo o mistério sobre este personagem, assim como o seu significado: *“Robur era a ciência futura. Talvez a de amanhã, indubitavelmente a do porvir.”*<sup>296</sup> Quanto ao “Albatroz”, é aos da sua espécie que estaria reservado este provir... *“O futuro da locomoção aérea pertence à aeronave e não ao aeróstato.”*<sup>297</sup> Uma afirmação categórica que podia soar descabida quando foi proferida, mas através da qual Verne já antevia uma batalha que seria travada na I Guerra Mundial, entre os zeplins e os caças.

Na realidade, muitas das tecnologias previstas por Verne só se tornaram universalmente aceitas e utilizadas a partir da primeira guerra. Este é o caso do dirigível, cujo *design* só atingiu a maturidade quando pôde ser utilizado na guerra, sob a forma das frotas de zeplins bombardeiros que atacaram a Inglaterra durante todo o conflito<sup>298</sup>.

As aeronaves do conde von Zeppelin tornar-se-iam, no século XX, os representantes mais visíveis do paradigma daqueles que Verne chamara de

---

<sup>295</sup> Ibid, p. 222.

<sup>296</sup> Op., cit.

<sup>297</sup> Op., cit.

<sup>298</sup> Curiosamente, em um sinal de que o texto verniano também sofre de influências que lhe foram posteriores, é essa imagem, do zeplim bombardeiro, que aparece na versão cinematográfica de “Robur, o conquistador”. O filme, com Vincent Price no papel de Robur, apresenta uma questão muito mais sombria: a da tecnologia como poder aterrorizante, capaz de arrasar as forças de todas as nações e, em última instância, destruir-se, levando consigo a própria civilização responsável pela sua criação. Robur usaria seu invento para chantagear o mundo, na busca de forçar as nações à paz. Este uso do “Albatroz”, aproxima-o do Nautilus, em um amálgama tipicamente hollywoodiana. Nemo e Robur se confundem, e o último morre como o primeiro, bem diferente de seu final otimista e magnânimo imaginado por Verne para ele, em sua primeira aparição. Vale lembrar que, em “O senhor do mundo”, lançado em 1904, Robur reaparece apenas para desafiar o novo século, agora em um aeroplano e não

“globistas”. Na verdade, visto que eram armações capazes de conter dezenas de balões, os zepelins podem ser realmente considerados o ponto mais alto do desenvolvimento da tecnologia aerostática. O próprio “Avante” era pensado como um dirigível tradicional, semelhante (e tendo provavelmente influenciado) aos modelos de Santos Dumont e outros aeronautas do período. Por comparação, os zepelins assemelhavam-se muito mais ao “Albatroz”, sendo desde o início considerados embarcações navais, o que os levou, durante a guerra, a serem comissionados à Marinha Alemã, e não à sua formidável força aérea.

Quando estourou a guerra, o conde von Zeppelin possuía já 10 aeronaves em seus serviços de transporte, e estava começando a construir alguns para os militares. A frota já havia transportado milhares de passageiros em segurança e os zepelins haviam se tornado imagens costumeiras nos céus da Europa, sendo também conhecidos em todo o mundo. Mas sua imagem receberia ainda um último elemento, sua transformação em arma mortífera, que acrescentaria ao assombro gerado por seu tamanho, o terror pela simples menção de seu nome.

No início do segundo ano da guerra, enquanto os aeroplanos começavam a desenvolver as táticas de combate aéreo<sup>299</sup>, um zepelim atravessou o Canal da Mancha e realizou aquele que foi o primeiro ataque aéreo com o bombardeio de populações civis na história. Uma das bombas acabou atingindo o *pub* londrino Dolphin, causando a morte de sete pessoas e produzindo uma comoção internacional que, infelizmente, só durou até outros bombardeios se seguirem. O zepelins tornaram-

---

um helicóptero, mostrando que a face da ciência futura estaria sempre um passo à diante. Mas seu final é trágico, pois sua arrogância o leva a morrer enfrentando a força dos elementos.

<sup>299</sup> 1915 foi o ano do “Flagelo dos Fokker”, em que os monoplanos alemães, munidos com metralhadoras sincronizadas, que disparavam através do arco da hélice, estabeleceram a supremacia aérea na guerra, e os primeiros azes, como os alemães Max Immelman e Oswald Boelcke (que mais tarde se tornaria o mentor do “Barão Vermelho”), ou o francês Geroges Guynemer, começavam a

se, a partir de então, uma arma de destruição indiscriminada, anunciando o que iria ser o futuro do uso militar da aviação nas demais guerras do século XX. Na Inglaterra, passaram a ser denominados “baby killers” e, embora seus resultados nunca tenham sido decisivos, continuaram representando um poderoso fator de pressão psicológica para a população civil, demonstrando a sua fragilidade ante a supremacia germânica nos céus e a incapacidade do seu governo de defendê-los ou de desafiar esta supremacia. Sem a capacidade de direcionar as bombas, lançadas a grande altitude, seus resultados foram inexpressivos em termos táticos, mas psicologicamente devastadores. Novamente recordando Paul Virilio, é o efeito de uma arma, mais que o seu poder destrutivo, que determina a sua eficiência em uma guerra.

Para combater estes aparentemente serenos gigantes, os britânicos tiveram de redirecionar esquadrilhas inteiras para longe do *front*, com pouco ou nenhum efeito. Assim como na batalha entre o “Albatroz” e o “Avante”, os zepelins recorriam à altura para fugir dos caças ingleses e, pelo menos no início, esta estratégia deu resultado.

Estes encontros, no entanto, não estavam sendo travados apenas nos céus da Inglaterra e França. Seus ecos corriam o mundo e faziam-se ouvir por intermédio de uma imprensa para a qual a guerra, e mais ainda o incrível avanço tecnológico que estava sendo apresentado, era um assunto diário que ocupava grande parte da sua pauta. Crônicas traduzidas de jornais europeus, inclusive alemães, alimentavam a imaginação dos leitores com encontros de couraçados<sup>300</sup>, diários de submarinos<sup>301</sup> e,

---

adquirir notoriedade. (Ref.: VAN WYNGARDEN. *Von Richthofen's flying circus*. Berkhamsted: Albatros productions, 1995.)

<sup>300</sup> Como a Batalha da Jutlândia, o maior encontro de grandes frotas navais na guerra, que durou dias, sendo acompanhado em notas locais que destacavam os reportes de ambos os lados, acabando por deixar claro o caráter indefinido do encontro, em que tanto a Esquadra de Alto Mar alemã quanto a *Grand Fleet* inglesa afirmaram-se vitoriosas. (Ref.: HUMBLE, Richard. *A marinha alemã, a esquadra de alto mar*. Rio de Janeiro: Renes, 1974.)

talvez ainda mais do que todo o resto, com o arrojo dos aeronautas. Na coluna “Em torno da guerra”, do jornal “A Republica”, chegou a ser publicada na primeira página uma longa narrativa, da autoria de um piloto alemão, descrevendo um dia das atividades do seu esquadrão<sup>302</sup>.

Mas, a esse respeito, nem todos os olhares encaravam o futuro da navegação aérea como tendo de passar necessariamente por esta luta entre aeroplanos e dirigíveis. Em outra matéria publicada na “Republica”, no mesmo ano, é comunicada a invenção de um aparelho com o qual os zepelins poderiam ser combatidos em pé de igualdade, e não se trataria de uma máquina voadora. O artigo trata do anúncio, por parte de Thomaz R. Mannachon, presidente da Sociedade Aeronáutica dos Estados Unidos, da construção de um novo tipo de dirigível, menor (75m/8m) e mais rápido (120 a 130km/h) que os temíveis zepelins de guerra alemães<sup>303</sup>.

Denominado “anti-zeppelin”, o invento seria de estrutura de madeira, com 14 balões. cobertura de alumínio e um canhão incendiário, além de possuir uma tripulação de quatro homens e dois motores. Pela descrição, tratar-se-ia de um dirigível baseado no mesmo princípio dos múltiplos balões dos zepelins, mas couraçado e fortemente armado. Essa inovação, que não chegou a ser posta em prática, aparece nos jornais em uma época em que o aviões estavam travando os primeiros combates aéreos, e ilustra uma perspectiva totalmente diferente para o que deveriam ser os encontros de aeronaves. Ao contrário do combate entre caças<sup>304</sup> ou do ataque destes aos dirigíveis, o que se esperava ver eram lutas entre grandes

---

<sup>301</sup> A REPUBLICA, “Submarino”, 25 de agosto de 1915, p. 2.

<sup>302</sup> A REPUBLICA, “Relato de um aviador”, 17 de agosto de 1915, p.1.

<sup>303</sup> A REPUBLICA, “Um anti-zeppelin”, 02 de agosto de 1915, p.1.

embarcações mais leves do que o ar, armadas com canhões e navegando lentamente pelos ares. Esta concepção, cujo poder de penetração chegou a alcançar os jornais curitibanos, recriava no céu o tipo de combate travado nos mares e, notadamente, em “Robur, o conquistador”<sup>305</sup>.

Mas esta descrição aposta em uma batalha autêntica, com as grandes naves trocando tiros de canhões a longas distâncias. É uma imagem cuja similaridade com o engajamento naval torna-a mais assimilável ao entendimento leigo, pois funda-se no uso de concepções já estabelecidas na linguagem da guerra. Bem ao contrário do que foram os ataques verdadeiros dos caças aos zeppelins, que mais pareceram com investidas de insetos e que, no início, pouco mais causavam que um ligeiro incômodo aos grandes dirigíveis.

No final da guerra zeppelins continuavam sendo construídos em grande número, mas a sua supremacia nos ares havia sido eliminada. Melhores caças finalmente realizavam o que o imaginário “Albatroz” fizera logo em seu primeiro encontro com o “Avante”: derrotaram o mais leve que o ar naquilo em que ele deveria ser soberano, a capacidade de ascensão. Como no final dramático de “Robur, o Conquistador”, fora afirmada a supremacia do conceito da máquina voadora sobre o dirigível, mas a batalha final ainda tardaria alguns anos, pois o pós-guerra não presenciou o fim dos dirigíveis e, muito menos, dos zeppelins.

Com a morte do seu proprietário em 1917, a companhia Zeppelin passou por diversas reformulações e, depois da guerra, passou para o controle de Hugo

---

<sup>304</sup> Denominado *dog fight* pelos ingleses, termo que é usado até os dias de hoje para se referir ao encontro entre aviões de caça. (Ref.: CAÇAS DA PRIMEIRA GUERRA. In: MÁQUINAS DE GUERRA, Rio de Janeiro: Editora Globo, 1986.)

<sup>305</sup> A transposição da imagem da batalha entre o “Avante” e o “Albatroz” é inevitável. Naturalmente não se trata de afirmar que aquele relato literário foi a fonte para a invenção do malgrado “anti-zeppelin”. Antes reconhece-se a existência de uma relação na qual um entendimento prévio, construído a partir de



Ekner, um jornalista e engenheiro, chefe do departamento de relações públicas da companhia antes da guerra que também se tornou um de seus melhores pilotos. Foi sua determinação e capacidade que garantiriam, provavelmente mais que qualquer outra coisa, a sobrevivência do conceito do voo de balão dirigido, através de uma série de compromissos internacionais e estratégias de marketing<sup>306</sup>.

Seu talento com a propaganda garantiu o reerguimento da companhia e, em 8 de julho de 1928, foi lançado o LZ-127, o “Graff Zeppelin”<sup>307</sup>, um dirigível com o qual seriam realizados um por um, todos os feitos que Júlio Verne imaginara para Robur em seu “Albatroz”<sup>308</sup>. Ele realizou uma circunavegação em 1929<sup>309</sup>, dois anos depois foi até o Pólo Norte<sup>310</sup> e, a partir de 1931, estabeleceu um serviço de transporte regular transatlântico, que tinha como destino o Brasil.

O esforço de Ekner não era somente o de reerguer financeiramente o empreendimento do conde von Zeppelin. Suas ambições eram de produzir uma transição na representação imaginária do dirigível em todos os sentidos. À imagem de objeto tecnológico ultrapassado, ele contrapunha as realizações do zepelim, então impossíveis para quaisquer aviões. Aos que o recordavam como instrumento de destruição na guerra, ele apresentava uma visão de futuro como transporte mundial

---

uma cultura naval universalmente reconhecida, informou tanto a Verne quanto a Thomas Mannachon na construção de seus projetos de aeronaves.

<sup>306</sup> Ekner inclusive concordou em construir um zepelim para a marinha americana, o Los Angeles (antes LZ-126). E, para realizar a entrega do mesmo, ele atravessou o Atlântico em outubro de 1924, o que só havia sido feito por um dirigível antes, o inglês R-34, em 1919. Com isso foi demonstrada a excelência do projeto, o que permitiu o desenvolvimento de um sonho mais ambicioso. (Ref.: THE HINDENBURG. Don Cambou. History Channel & Greystone, 1996. 1 videocassete (90 min.): son., color.; VHS NTSC.)

<sup>307</sup> Com 235 metros de comprimento e uma capacidade para 105 milhões de litros de gás, o “Graff Zeppelin” voou por 9 anos, percorrendo um total de mais de 1 milhão de milhas e transportando milhares de passageiros sem incidentes. (Ref.: Ibid.)

<sup>308</sup> Talvez seja possível dizer que Ekner passa, depois disso, a assumir o perfil de um personagem verniano.

<sup>309</sup> Talvez o mais verniano de seus feitos, que garantiu-lhe grande publicidade, além de oferecer prova definitiva da confiabilidade do conceito.

<sup>310</sup> Inspirando na viagem do dirigível italiano “Norge”, de 1926. (Ref.: Ibid.)

veloz e luxuoso. Diante das questões de segurança, motivadas pelo uso continuado do hidrogênio<sup>311</sup>, ele argumentava com a experiência de construção alemã e com as performances sem falhas dos vôos do seu zepelim, em comparação com as freqüentes quedas de aviões. Mas a própria imagem dos seus gigantescos dirigíveis era o seu maior argumento, produzindo assombro em todos que os vissem e concedendo a alguns privilegiados uma experiência de vôo incomparável. A serenidade e o controle, o conforto e as vistas extraordinárias... tratava-se de um entendimento do ato de voar que se referia à experiência de viver entre as nuvens, resgatando mesmo nisso o ideal, expresso por Robur, de habitar a “Icária aérea”.

O que Ekner transmitia, como o fizera Verne, era uma idéia de navegação aérea constituindo mais do que uma viagem, uma ligação de dois pontos. Assim como com as embarcações marítimas, os dirigíveis poderiam ser instrumentos para uma auto-suficiência, ainda que relativa, neste novo elemento. Eles podiam permanecer dias no ar, atravessando distâncias inimagináveis para um avião e realizando na prática feitos antes possíveis apenas ao invento de Robur, ou antes, de Verne. Além dos grandes feitos descritos no romance, até mesmo alguns detalhes da viagem imaginária do “Albatroz” seriam repetidos, anos mais tarde, por um zepelim, como a difícil manobra do reabastecimento de água...

*Durante meia hora permaneceu estacionário, tendo descido a dez metros do rio. Então, graças a um tubo de borracha que lançaram da aeronave... ocuparam-se em aprovisionar de água o aparelho, aspirando-a por bomba acionada pela corrente dos acumuladores.*<sup>312</sup>

---

<sup>311</sup> Gás inflamável, cujo uso era o mais importante fator de perigo real em um vôo de zepelim. O hélio, com um poder de ascensão menor, era muito mais seguro, por ser um gás inerte, mas seu uso era dificultado na Alemanha devido às condições políticas do país, já que os Estados Unidos eram, nesta época, praticamente o único fornecedor mundial desta substância. (Ref.: Ibid.)

<sup>312</sup> Ibid. 113.

O Graf Zeppelin não sugava água para o seu interior, mas também para ele era desnecessário pousar para recarregar-se de suprimentos, podendo pairar sem problemas a alguma distância do solo, o dirigível realizava rotineiramente manobras como a descrita por Verne, em pleno mar, ligando-se a navios de reabastecimento.

Em meio aos desastres experimentados pelas outras tentativas de desenvolvimento de grandes dirigíveis rígidos (baseados no mesmo princípio do zepelim), a obra de Ekner, com uma única aeronave, era uma tentativa bem-sucedida de produzir um reencantamento dos mais leves do que o ar, correndo paralelo à uma contínua popularização do seu rival.

Nos cartazes promocionais da companhia Zeppelin era possível ver promessas sutis, onde o design *déco* comunicava algo de uma aventura adornada com elegância. Tudo isso ligado à uma máquina que parecia constituir o ápice do conceito de transporte aéreo, capaz de conduzir dezenas de passageiros (sem contar a tripulação e a carga) a qualquer lugar do mundo em uma velocidade maior que a do maior transatlântico da época<sup>313</sup>.

Por comparação, os aviões de passageiros mais usados na época transportavam um número muito menor de passageiros e, para atravessar grandes distâncias, tinham de se reabastecer constantemente. Embora houvessem aviões que rivalizavam em capacidade e alcance com os dirigíveis rígidos<sup>314</sup>, estes ainda assim ofereciam vantagens inegáveis.

---

<sup>313</sup> No começo dos anos 30, o R.M.S. Queen Mary, que logo seria superado em tamanho e velocidade pelo Queen Elisabeth I e pelo francês Normandie. (Ref.: THE SUPERLINERS, twilight of na era. Nicholas Noxon. National Geographic & WQED Pittsburg, 1980. 1 videocassete (60 min.): son., color.; VHS NTSC.)

<sup>314</sup> Exceção feita para alguns projetos, também alemães, como o Dornier Do-X e o Junkers G-38. Foi somente graças à II Guerra Mundial, com o grande desenvolvimento do avião como arma e com a disponibilidade de dezenas de milhares de pilotos treinados, que a aviação civil foi capaz de crescer a ponto de tornar realmente obsoletos os zepelins de vinte anos antes. (Ref.: DREAMS OF FLIGHT. Bill

A visão do “Graff Zeppelin”, portanto, representava no início dos anos 30 algo extraordinário, um contato com uma realização tecnológica como nenhuma outra, cuja passagem, nos céus por onde ainda poucos aviões transitavam, deveria causar uma impressão inesquecível para todos que a testemunhassem. E isto era acentuado pela hábil manipulação da mídia, que tomou dimensões ainda mais exacerbadas com a chegada do Nacional Socialismo ao poder na Alemanha, em 1933. Hugo Ekner recusara-se a entrar na política, preferindo cotinuar em seus esforços para popularizar seus zepelins, mas o novo governo não ignorou as potencialidades dos sonhos de frotas de zepelins na divulgação dos ideais do partido.

Logo iniciou-se uma aproximação que culminou com o financiamento do maior projeto da companhia, em troca da incorporação da mesma aos quadros de apoio político do nazismo. O resultado desta união relutante foi o lançamento de uma aeronave que se tornaria ícone por si mesma, seus feitos e, por fim, pelo seu destino final: o “Hindenburg”, a maior aeronave jamais construída<sup>315</sup>.

Assim como o “Graff Zeppelin”, este novo gigante será usado como instrumento de propaganda, incluindo uma aparição conjunta nas Olimpíadas de Berlim em 1936. Parecendo domados pelo nazismo, os zepelins no entanto constituíam uma força autônoma no que se refere à sua comunicabilidade, não podendo ser facilmente reduzidos à posição de alegoria da germanidade. Isso, naturalmente, não os impediu de receberem a suástica em seus lemes e, tão pouco, de verem o sonho do transporte transoceânico ser gradualmente transformado em

---

Bishop. Sherman Oaks, CA: Sunset Media Group, 1994. 12 videocassetes (25min.): son., color. ; VHS NTSC.)

<sup>315</sup> Com 245 metros de comprimento, e uma capacidade para 190 milhões de litros de gás, ele era apenas um pouco menor que os grandes transatlânticos, e chegava a igualar em tamanho aos maiores navios de guerra da época, inclusive couraçados e porta-aviões.

desculpa para a execução de elaborados gestos de propaganda, dirigidos às populações de origem alemã que viviam no sul do Brasil.

O “Graff Zeppelin” já havia se tornado figura familiar nos céus brasileiros, graças aos seus vôos rotineiros desde 1931. Dois anos mais tarde, ele chegaria a passar pelo Paraná, tendo sido fotografado no litoral (ver ilustração nº 21). Mas, para estreitar as relações entre o III Reich e as nações sul-americanas, a companhia Zeppelin, agora sob a orientação de uma administração comprometida com os interesses do partido nazista, decidiu adicionar o seu novo dirigível à linha regular com o Brasil. Foi, além disso, promovida a construção no Rio de Janeiro de um hangar ciclópico<sup>316</sup>, que tornaria a cidade um dos pontos chave para a estratégia de transporte mundial de Ekner e para os interesses políticos do governo alemão.

E a vinda do recém-terminado “Hindenburg”, no final de 1936, foi importante também para a população de Curitiba, pois representou o seu derradeiro contato com a forma espantosa que o sonho do mais leve do que ar havia adquirido. O resultado deste rápido vislumbre foi uma fascinação transmitida ao olhar e registrada nos periódicos locais, além de uma marca poderosa no vocabulário de imagens da cidade, garantindo-se uma durabilidade inegável, talvez por sua singularidade. Seja como for, a possibilidade de ver esse espetáculo aéreo gerou muita expectativa na cidade.

Mas, a primeira página dos exemplares da Gazeta do Povo, no final do mês de novembro de 36, era dominada pelas notícias da Guerra Civil Espanhola, que vem sendo acompanhada em destaque diariamente, desde os últimos avanços das tropas franquistas, que já estavam às portas de Madri. O jogo de xadrez internacional

entre a Alemanha e a URSS vêm sendo cuidadosamente descrito para um público leitor que parece interessado no desenrolar deste drama<sup>317</sup>. De igual importância, a sucessão presidencial no Brasil também ocupa a atenção dos leitores da “Gazeta”, juntamente com a cobertura da viagem do Presidente Roosevelt ao Brasil, esperada para o mês seguinte, a bordo do U.S.S. Indianapolis<sup>318</sup>.

Se a máquina deveria ser, no século XX, a grande presença que fôra no XIX, teria de ser figurante essencial de todas as atividades humanas, e mais ainda nas com dimensões políticas significativas. Portanto, esta visita de Roosevelt, em uma época anterior à dos vôos comerciais internacionais, não poderia dar-se se não através de uma máquina-símbolo. Mais uma vez, a arquitetura poderosa dos grandes navios de guerra prestava-se à sua função maior: a criação do fascínio. Neste contexto, o “Indianapolis” simboliza a sólida tecnologia militar americana e, de certo modo, apresenta-se negativamente em contraste com o pacífico transatlântico dos ares que o Reich alemão enviava simultaneamente para a região<sup>319</sup>.

O primeiro aviso desta vinda inesperada apareceu sem destaques, na primeira página da Gazeta do Povo, no dia 22 de novembro de 36, dando conta de que...

---

<sup>316</sup> Atualmente um dos dois únicos hangares de zepelim sobreviventes do mundo, juntamente com o construído em Lakehurst, New Jersey, ambos destinados ao “Hindenburg” e seus sucessores. (Ref.: FOLHA DE SÃO PAULO. No tempo em que voavam os dirigíveis. São Paulo, 29/10/1992.

<sup>317</sup> A expectativa, pelo menos do periódico em questão, é a iminente queda do “credo vermelho” na Espanha, esperada para os próximos dias, dado o ultimato de Franco ao governo de Madri. Posicionamentos diferentes são encontrados em jornais com orientações políticas diferentes.

<sup>318</sup> A escolha do “Indianapolis” é óbvia: em 1936 ele é o mais moderno navio da armada americana, recém-lançado, e já pertencente a uma geração mais recente em relação aos esquadrões de envelhecidos couraçados que mais tarde seriam sacrificados em Pearl Harbour. (Ref.: MOORE, John E. Encyclopedia of the world's warships. London: Salamander books, 1978.)

<sup>319</sup> Curiosa coincidência, ambas as naves são malfadadas: indo um pouco adiante no tempo, ao dia 30 de julho de 1945, nos mares da China, onde o Indianapolis realizava sua viagem de retorno, depois de haver entregue outra máquina-ícone de destruição, a bomba atômica, aos bombardeiros que a lançariam sobre o Japão. No seu caminho de regresso, o submarino I-58 acertou-lhe um único torpedo e o solitário navio, em missão secreta e sem poder mandar um S.O.S., naufragou em minutos em um mar repleto de tubarões. Nos dias que se seguiram 883 morreram, de uma tripulação de pouco mais de 1.000

*No dia 30 do corrente, o dirigível "Hindenburg" realizará um cruzeiro de 24 horas, partindo do Rio de Janeiro, através do sul do Brasil, visitando pela primeira vez as colônias de São Paulo, Paraná e Sta. Catarina.*

*Desde o início do serviço por meio de zepelins, a companhia recebeu milhares de solicitações de alemães residentes no sul do Brasil, para que as aeronaves visitassem as regiões. O "Hindenburg", pela primeira vez, acha-se agora em condições de dedicar 24 horas a um cruzeiro extra, sem perturbar a escala de viagens pré-estabelecidas.<sup>320</sup>*

Alguns dias depois, é mais a incredulidade do que a surpresa ou o assombro, que aparecem na nota da Gazeta. Parece ao articulista impossível acreditar no que ele declara que está para acontecer. Sem dúvida se trata de mais uma decepção anunciada, em que se espera que o anunciado deixe de ocorrer por "motivos de força maior", o que é tanto mais plausível quando se toma conhecimento das condições extraordinárias deste vôo:

*...a agência do Sindicato Condor<sup>321</sup> em Paranaguá, informa que, obtido o consentimento das nossas autoridades, o dirigível alemão "Hindenburg" empreenderá, no próximo dia 1º de Dezembro, um cruzeiro aéreo sobre as regiões situadas as sul da Capital Federal, atendendo assim, aos constantes apelos que lhe têm sido dirigidos por cidades do litoral e do interior. A viagem, para a qual serão aceitos passageiros ao preço de 1:600\$000 começará na terça feira dia 1º de Dezembro, provavelmente às 6 horas da manhã, e terminará mais ou menos às 5 horas da tarde no ponto de partida, isto é, no aeroporto Bartolomeu de Gusmão, em Santa Cruz.*

---

marinheiros e oficiais. (Ref.: Ibid. ver também: COURAÇADOS E CRUZADORES, São Paulo: Nova Cultural, v.1, 1986. e BERGER, Carl. B-29, a superfortaleza. Rio de Janeiro: Renes, 1975. )

<sup>320</sup> GAZETA DO POVO, "O «Hindenbrug» voará no céu paranaense", 22 de novembro de 1936, p.1.

<sup>321</sup> Empresa de origem alemã que dominava o cenário do transporte aéreo no sul do Brasil, nos trinta. Seus "Junkers" e "Focke Wulffs" eram uma visão rotineira nos aeroportos brasileiros, sendo equipados inclusive com hidro-aviões F-13, que faziam a ligação com regiões mais isoladas. O nome da companhia, apropriado para um empreendimento sul-americano, tem, no entanto, um correlato sombrio: é o mesmo nome adotado pelo grupo de esquadrilhas enviadas pela revivida Força Aérea Alemã, a Luftwaffe, para lutar ao lado dos fascistas na Guerra Civil Espanhola. (Ref.: WANDERLEY, Nelson. A história da Força Aérea Brasileira. Rio de Janeiro: Ed. do Ministério da Aeronáutica, 1964.)

*O possante dirigível visitará as seguintes cidades: Santos, Paranaguá e caso as condições meteorológicas da Serra do Mar assim o permitam, Curitiba e São Paulo. Este programa, cuja execução integral depende forçosamente do tempo favorável nas áreas sobrevoadas, não poderá ser estendido até outras sonas (sic.) de Estados sulinos, visto o dirigível ter de voltar, segundo consta do seu horário, para a Alemanha no dia 2 de Dezembro.*

*A mesma agência, pelo seu titular, Sr. Júlio Brandt, adianta mais que, naquele dia, será mantido um serviço permanente de notícias sobre a viagem da possante aeronave entre Paranaguá e Curitiba.*

*Esse serviço será feito entre a Agência daquela cidade e a sua congênere da capital.*

*Segundo ainda o Sr. Júlio Brandt, a agência do Sindicato Condor, em Curitiba, instalará diversos auto falantes na rua 15 que transmitirão todos os detalhes e as posições do dirigível alemão, na sua viagem ao sul.*<sup>322</sup>

A forma fleumática da nota era uma necessidade, visto que não há garantias do acontecimento previsto. Não obstante, Hugo Ekner já por muitas vezes havia declarado serem os seus dirigíveis capazes de enfrentar o mal tempo sem maiores dificuldades. De fato, seu teto de serviço e velocidade permitiriam que o “Hindenburg” se mantivesse a salvo mesmo em caso de tempestade, podendo ainda sobrevoar a nossa Serra do Mar com muito mais facilidade do que os Pirineus ou os Alpes Suíços. Mas o tempo era o fator chave pois, segundo o anúncio do Sindicato Condor, a viagem toda duraria menos de um dia, não havendo sobras para esperar a visibilidade melhorar o suficiente ao nível do solo para propiciar aos curitibanos e parnanguaras uma visão do zepelim. Assim, o jornal faz bem em manter-se cuidadoso, evitando afirmações bombásticas que mais tarde deporiam contra a sua seriedade.

O vespertino “Diario da Tarde” não teve estes cuidados:



*O povo de Curitiba está entusiasmado pelo cruzeiro do «Hindenburg», a possante machina aérea, pela circunstância de poder vel-o nos céos da nossa capital.*

*O «Hindenburg» chegou segundo comunicamos a Condor, hontem à tarde, no Rio de Janeiro, devendo partir às 5 horas da tarde da Capital Federal, com destino ao sul, obedecendo o seguinte itinerário: São Paulo e Paranaguá. O «Hindenburg» deverá passar na madrugada de hoje entre 24 e 1 horas, seguindo directamente para o Rio Grande do Sul.*

*De retorno, o «Hindenburg», passará quasi na certa por sobre nossa capital, entre 12 á 14 horas da tarde de amanhã.<sup>323</sup>*

Estranhamente, o “Diário” comete toda a sorte de enganos, chegando a afirmar que o zepelim iria prosseguir viagem para o Rio Grande do Sul, estando de volta ainda no mesmo dia, poucas horas mais tarde. É evidente que o paradigma da velocidade atribuída às aeronaves persiste mesmo contra a evidência mais inelutável. Os grandes zepelins, embora capazes de cruzar oceanos com grande rapidez e eficiência para sua época, não podiam percorrer imensas distâncias mais rapidamente que os aviões. Suas vantagens, como já foi dito, eram a inutilidade de reabastecimentos e a enorme capacidade de carga. Ainda assim, o fenômeno parece desobrigar a razão: se é possível fazer voar um objeto que rivalizava em tamanho aos grandes transatlânticos da “Cunnard Line”<sup>324</sup>, então os limites físicos para a velocidade seriam de menor importância. Talvez outras formas de ignorância estejam agindo, desconhecimentos da distância envolvida em tal percurso e da velocidade máxima do zepelim. Mas o equívoco revela fragmentos de um imaginário repleto de possibilidades delirantes abertas pela velocidade e pelo ar como meio navegável.

<sup>322</sup> GAZETA DO POVO, “O «Hindenbrug» cruzará o céu Curitiba?”, 28 de novembro de 1936, p.1.

<sup>323</sup> DIÁRIO DA TARDE, “O cruzeiro do «Hindenburg»”, 30 de novembro de 1936, p.1

<sup>324</sup> Os já citados “Queen Mary” e “Queen Elisabeth I”.

Mesmo diante das condições imprevisíveis, os jornais publicam fotos do “Hindenburg”, mostrando tanto o exterior impressionante quanto o interior luxuoso, obtidas junto à sede local do Sindicato Condor, que também fornecia acesso aos panfletos e cartazes de divulgação do novo dirigível. Na véspera da passagem, quando a realidade do acontecimento começava a tomar conta da mídia local, extensas matérias passaram a informar a população de todos os detalhes do vôo...

*Rio, 30 - Segundo informa a Condor, a lotação do dirigível já está completa, de forma que, desde hontem, encerrou-se a idéia de inscrições para tal excursão. ... o dirigível “Hindenburg” partirá do Rio de Janeiro, pela manhã do dia 1º do mês vindouro, visitando as capitais dos Estados de São Paulo e Paraná e si as condições atmosféricas permitirem, voará também sobre Joinville, Blumenau e Florianópolis, regressando directamente ao Rio onde deverá chegar às 6 horas da tarde do mesmo dia.*<sup>325</sup>

O “Diario” também procurou explicar as características do zepelim, justificando-se...

*Nossos leitores que, desde o início das viagens do “Graff Zeppelin”, acompanharam os seus feitos com o maior entusiasmo, certamente estarão aguardando ansiosamente as minúcias sobre o mais moderno dirigível... atendendo a esta justa curiosidade, queremos dar-lhes uma idéia do que é o “Hindenburg”.*<sup>326</sup>

A descrição subsequente foi como um eco verniano:

*O “LZ-129”, sob todos os aspectos, apresenta proporções verdadeiramente grandiosas: o seu comprimento é de 245 m., a sua altura de 44,7 m. Tem um volume de 200.000 ms. de gaz depositado em 16 compartimentos. O peso total desta aeronave equipara-se com o seu combustível, é de 195.000 kgs., podendo os seus 4 possantes motores “Mercedes-Benz” de 4.400 HP elevar um peso total de 270.000 kgs. Além desses motores... há ainda 2 motores de emergência de 2x50*

<sup>325</sup> DIARIO DA TARDE, “” O cruzeiro do dirigível «Hindenburg», 30 de novembro de 1936.

<sup>326</sup> Ibid.

*HP. Sua velocidade máxima é de 135 km. horários... O "LZ-129" que tem acomodações para 66 passageiros leva ainda, entre officiaes, outros tripulantes e empregados, mais de 40 pessoas.*<sup>327</sup>

A descrição prossegue, ocupando boa parte da primeira página, e estendendo-se jornal adentro, comentando sobre... *"As cabines e os salões destinados aos passageiros... o gosto das decorações do mobiliário, dos ornamentos, etc... o salão de fumar! ...as grandes janelas que offerecem uma ampla visão..."*<sup>328</sup>. Até mesmo a disposição das camas nos camarotes é abordada em detalhes, assim como os passadiços e compartimentos, tudo devidamente acompanhado de suas dimensões. O resultado é uma imagem precisa, plena de dados técnicos, mas que dificilmente poderia transmitir, mesmo com o recurso de fotografias, a sensação produzida pela visão de um objeto com três quarteirões de comprimento voando sobre suas cabeças.

A "Gazeta", sendo um matutino, pôde publicar uma matéria na manhã do próprio dia da passagem do ilustre visitante. Ocupando quase toda a primeira página do jornal, sua descrição foi menos técnica, concentrando-se na importância da vinda da aeronave para a população germânica local, no débito da aeronáutica para com Santos Dumont e na exaltação da demonstrada capacidade de realização da Alemanha sob o nazismo. A ênfase neste aspecto foi ao ponto do articulista comentar...

*O Brasil de Santos Dumont não pode deixar de olhar sem orgulho para os zepelins que a brava Alemanha de Hitler lança aos ares e com os quais mostra ao mundo toda a potencia da raça.*

(...)

*Santos Dumont e Eckner, "Demoiselle" e "Hindenburg", Alemanha e Brasil, confraternizados nesta parte sul deste grande país, com o admirar das*

---

<sup>327</sup> Ibid.

<sup>328</sup> Ibid.

*glórias de hoje lembrarão também as vitórias de ontem...*<sup>329</sup>

Iniciando sua viagem pela costa sul do Brasil, o “Hindenburg” já tinha passado por Paranaguá, às 23 horas do dia 30, causando grande comoção na cidade, que foi também documentada na mesma matéria da “Gazeta”:

*Paranaguá, 30 - (Da nossa sucursal - pelo telefone, às 23 horas) Neste momento está voando sobre a cidade... a aeronave “Hindenburg”. A cidade inteira delira, sendo freqüentes as aclamações à Alemanha, ao Brasil, ao Fűrher e ao povo alemão...*<sup>330</sup>

Sem preocupar-se em descrever o zepelim, a “Gazeta” passa então a listar os passageiros que embarcaram no Rio para esta curta viagem, incluindo o alto escalão do governo brasileiro: generais, almirantes e ministros, acompanhados do embaixador alemão. Um fato ainda mais marcante, em se lembrando que o presidente dos Estados Unidos estava visitando o país, detalhe que não deve ter passado despercebido às autoridades nazistas, pois acentuava os bons resultados do vôo para os propósitos de propaganda do III Reich.

O matutino “Dia” também publicou um longo artigo prévio, para informar os seus leitores, mais entusiasmado que os de seus concorrentes...

*Espetáculo inédito para Curityba, que nunca foi visitada por nenhum dirigível, a passagem, hoje, do “Hindenburg”... tem concentrado o entusiasmo e a atenção de toda a população local Já o anno passado o “Zepperlim”(sic.) - do mesmo feitio do “Hindenburg”, mas um pouco menor - esteve por aqui, de passagem... não passou porém, a Curityba, limitando-se a passar por Paranaguá e Guaratuba.*<sup>331</sup>

<sup>329</sup> GAZETA DO POVO, “A maior aeronave do mundo sob o céu do Paraná”, 1º de dezembro, 1936, p.1.

<sup>330</sup> Ibid.

<sup>331</sup> O DIA, “Mais algumas horas e o «Hindenburg» estará sobre Curityba”, 1º de dezembro de 1936, p.1.

De resto, o artigo baseou-se nas mesmas informações tornadas disponíveis à imprensa local pelo Sindicato Condor, ainda que a postura adotada tenha, no caso do “Dia”, sido a de mesclar tanto dados técnicos quanto manifestações de admiração pela nação alemã sem, no entanto, fazer apologias ao nacional-socialismo.

Enquanto as edições, com estes variados comentários sobre o que estava para acontecer, chegavam às bancas de jornais, a população da cidade aglomerou-se na praça Tiradentes e arredores, provavelmente sem saber o que esperar mas com uma ansiedade nada disfarçada.

Poucas horas depois, o “Diário” seria o primeiro a tornar a experiência daquela manhã em um registro

*A população de Curitiba viveu, na manhã de hoje, minutos de verdadeira emoção...*

*DIARIO DA TARDE... manteve-se em contacto... com a Agência Condor. Assim às 9 horas, sabíamos que o “Hindenburg” passava sobre Alexandra. Às 9,10 sobre Antonina, às 9,15 sobre Morretes.*

*(...)*

*Finalmente foi avistado, passando por sobre a nossa capital, fazendo várias evoluções, podendo assim o povo, admirar perfeitamente a sua estrutura e dimensões. Calculava-se estar o mesmo a uns 400 metros de altura... os apitos das fábricas, sirenes, buzinas de automóveis, davam-lhe as boas vindas<sup>332</sup>.*

*O curitybano assistiu um bello espetáculo que há de ficar para sempre gravado em sua retina.<sup>333</sup>*

Uma fotografia, a única a ser apresentada ao público logo depois do evento, foi trazida pelo “Diário” para ajudar a gravar a imagem inaudita nas retinas

<sup>332</sup> Este detalhe, como fôra explicado pelo “Diário” em sua coluna anterior, havia sido pedido pela própria companhia, em um típico gesto propagandístico, para garantir que a ninguém pudesse ocorrer de perder o espetáculo.

<sup>333</sup> DIARIO DA TARDE, “Pelo céu de Curityba”, 1º de dezembro de 1936, p.1.

curitibanas. Mostra o grande zepelim como que equilibrado na extremidade do cone de uma das torres da Catedral<sup>334</sup>.

A “Gazeta” do dia seguinte também trouxe uma imagem, mas nesta o “Hindenburg” voa baixo sobre uma capital europeia. A ampla matéria que acompanha a foto manteve o estilo ufanista, mas também não conteve o entusiasmo...

*Um espetáculo... empolgante ofereceu-nos ontem... o arrojo germânico...*

*Bem poucas vezes tivemos oportunidade de assistir cenas como as de ontem.*

*Desde as primeiras horas... já se notava o intenso movimento em toda a metrópole. As ruas eram cortadas por grupos de populares que procuravam nos “placards” dos jornais notícias da aproximação do grande dirigível.*

*Nas principais ruas, as casas particulares e comerciais apresentavam-se embandeiradas...*

*Eram 9 e 1/2 horas quando a bela aeronave surgiu... as “cirenes” gritam com estrépido, anunciando o empolgante acontecimento.*

*(...)*

*O navio dos ares aproxima-se.*

*(...)*

*O entusiasmo reservado há muito... explode agora, diante do belo marechal dos ares.*

*(...)*

*Durante 15 minutos o possante dirigível voou sobre Curitiba... depois, dando maior impulso à sua velocidade, tomou a direção da serra...<sup>335</sup>*

O poder local fez-se representar também, no evento assim como nas páginas da “Gazeta”, através de mensagens enviadas ao zepelim, tanto em Curitiba como em Paranaguá, por parte do prefeito da última, Agostinho Pereira Alvez, e do Interventor Manoel Ribas, com a qual foi finalizada a alongada matéria: “Essa

<sup>334</sup> DIÁRIO DA TARDE, “Pelo céu de Curitiba”, 2 de dezembro de 1936, p.1.

<sup>335</sup> Ibid.

*gloriosa aeronave... evolucionando sobre os céus de Curitiba, fez vibrar de desusada emoção o povo paranaense que saúda por meu intermédio a altiva Alemanha...*<sup>336</sup>.

Assim também foi encerrado o texto que o “Dia” dedicou à passagem do “Hindenburg”, tomando o cuidado de publicar também as mensagens enviadas pelas autoridades do governo federal, a bordo do zepelim, para o Interventor do Estado. Todavia, o articulista responsável foi além dos limites de uma cobertura “oficial”...

*O povo contemplou hontem, dominando a cidade, a magestade soberba do maior dirigível do mundo.*

*(...)*

*Seriam nove e trinta da manhã quando as sirenes e apitos anunciaram que a bella e possante aeronave prateada como o luar do Rheno surgia no horizonte... sob os olhares anciosos da população que fremia desde muito em desejos de contemplar uma das maiores obras da engenharia allemã...*

*Riscando imponentemente o céu, a maior aeronave do mundo evoluiu longamente sobre a Cidade-Sorriso, não se cansando a população de observar aquele “charuto prateado”...*

*(...)*

*O gigantesco devorador do espaço, depois de várias evoluções sobre o casario e as principaes artérias da cidade, tomou o rumo de Ponta Grossa, desaparecendo no horizonte.*<sup>337</sup>

Mas a repercussão da rápida passagem, de apenas alguns minutos, foi também suficiente para gerar extensas crônicas. Ainda no “Dia”, uma delas, da autoria de Frederico Faria de Oliveira, deixa de lado a estupefação para demonstrar a eficiência com a qual o poder do fascínio desta imagem dos dirigíveis pôde ser usado para transmitir outra imagem: a da incomparável potencialidade do povo alemão...

*Pode-se dizer que Curitiba suspendeu ontem, por instantes, todas as suas atividades, para assistir ao espetáculo inédito nestes céus... valendo o acontecimento para novas demonstrações de simpatia e*

<sup>336</sup> Ibid.

<sup>337</sup> O DIA, “Por entre curioso e entusiasmado”, 2 de dezembro de 1936, p.8.

*admiração dos brasileiros à obra notável que os alemães vêm desenvolvendo perante o mundo...*

*Si o passado do povo germânico é a síntese mesma de toda uma infundável série de vitórias... o presente da Alemanha é esse que aí está, quando a vemos ainda mais cheia de glórias nos ângulos que fulgem e refulgem as conquistas maiores... destas horas de apogeu evolutivos.*<sup>338</sup>

O conde von Zeppelin é lembrado, assim como Verne que, “na sua prodigiosidade literária, julgara (os elementos) possíveis de conquista por parte da ciência e da inventiva humana.”<sup>339</sup>. Mas é a “germanidade” que está sendo louvada, em última instância, e mais, é a admiração pela Alemanha, que o autor prefere acreditar que vê, ao observar as manifestações da população curitibana. Portanto, a aeronave em si só tinha importância como um símbolo da nação que a construiu, representá-la era o mais importante nesta viagem, por poder atingir uma população de imigrantes de origem germânica, que veriam as suásticas nazistas de três andares de altura estampadas na calda da gigantesca aeronave.

A outra crônica, da autoria de De Placido Silva, autor de colunas diárias na Gazeta do Povo, foi intitulada “Justo orgulho” e merece ser citada na íntegra:

*Presenciaram os curitibanos, na brumosa manhã de hontem, empolgante espetáculo. A Germânia radiosa, saudosa de seus filhos espalhados por estas encantadoras paragens, enviou aos céos do Paraná um pedaço de sua civilização, não apenas para patentear o valor de um povo que não esmorece, como para saudar os filhos que dela se desligaram procurando outros lares, em uma pátria moça.*

*Por certo todos quantos presenciaram o maravilhoso desfile da gigantesca aeronave, bem scutiram (sic.) o justo entusiasmo que sentem os destemidos descendentes dos primeiros arianos que invadiram a Europa e ao localizarem aos arredores do Reno ante a magestade do invento que o Conde de Zepelin lançou aos ares.*

<sup>338</sup> O DIA, “O espetáculo inédito”, 2 de dezembro de 1936, p.8.

<sup>339</sup> Ibid.



*É realmente maravilhosa a marcha firme e imperturbável do grande transatlântico aéreo, vencendo impávido todos os obstáculos e seguindo sereno o rumo que lhe é traçado, como se caminhasse estradas terrenas, preparadas para o seu percurso.*

*No entanto, brasileiros, que nos sentimos justamente admirados pelas cenas deslumbrantes, acompanhando as evoluções do monstro, verdadeiramente, empolgados, jamais devemos sopitar o justo orgulho que nos cabe pela coparticipação de patrícios, no evento da extraordinária descoberta.*

*A navegação aérea teve no Brasil os seus principais precursores. Foi sob os céus radiantes de nosso país que, entrevêra, se fizeram as primeiras tentativas de vencer o espaço infinito, para a maior conquista dos séculos e repetições das façanhas lendárias do Icaro misterioso.*

*Frei Bartolomeu de Gusmão era brasileiro. Foi ele que, audaciosamente, deu o primeiro passo para desvendar os mistérios do espaço. Suas tentativas se malograram. Seus esforços resultaram sem exito. Mas o merito ninguém lhe roubará e a história o registrará como o primaz idealizador através dos céus<sup>340</sup>.*

*Augusto Severo também é brasileiro. E lhe cabe a gloria de haver também, precursoramente, imaginado e descoberto a solução das viagens pelos ares.*

*Foram ambos infelizes e não conseguiram realizar seus anhelos (sic.).*

*Mas ainda a um brasileiro, Santos Dumont, grande e portentoso pela pertinácia com que dedicou a solução do problema mater, coube a magna ventura de descobrir os segredos da navegabilidade aérea.*

*E as suas experiências satisfatorias em França fizeram com que todos os povos curvassem á sua grandeza inventiva.*

*Deslumbrados, embora pelo espetaculo extraordinario que o Edimburgo (sic.) nos deu, não deixamos de nos orgulhar pela influência que os nossos notáveis patrícios exerceram na conquista do espaço.*

---

<sup>340</sup>Bartolomeu Lourenço de Gusmão, nasceu em Santos em 1685. Foi doutor em cânones, linguista e lente de Matemáticas da universidade de Coimbra, inventor de uma máquina "...para andar pelo ar da mesma sorte que pela terra ou pelo mar com muito mais brevidade". Sua primeira experiência foi realizada em 5 de agosto de 1709. Sua experiência para o Rei quase acabou em um incêndio, felizmente controlado, mas demonstrou a validade do seu princípio, mais tarde tornado realidade pelos irmãos Montgolfier. Apesar de pertencer a família importante (seu irmão Alexandre chegou a ser ministro do reino), ele teve um fim ignominioso: mandado a Roma em missão ao papa, deixou-se envolver em "intrigas cortesãs" e, acusado de judaizante, teve de fugir para Toledo, Espanha, onde morreu pouco tempo depois, a 18 de novembro de 1724, em estado de quase total demência. Ref.: DICIONÁRIO BIOGRÁFICO. São Paulo: Abril Cultural, 1976.

*Três nomes que muito representam para a navegação aérea. E três brasileiros que engrandecem a nossa terra e que ser o orgulho de nossa raça.*<sup>341</sup>

O que surpreende no texto é a forma como ele ignorou o evento ao qual pretendia reportar-se. Este foi resumido em uma única frase, que descreveu-lhe o movimento "*firme e imperturbável*", mas a seguir foi substituído por uma explanação relativa às grandezas nacionais, como que procurando tratar das feridas abertas no orgulho dos locais acerca da grandiosidade do seu país. Todos os recursos são empregados nesta tarefa, inclusive lembrar a origem dos criadores do fenômeno testemunhado, que não é qualquer: trata-se afinal dos "*...destemidos descendentes dos arianos que invadiram a Europa*"<sup>342</sup>, mas o que importava ao cronista era acentuar que os brasileiros nada deviam a estes prodígios europeus, antes era o contrário: não fôra a genialidade brasileira e tais realizações, não estariam ali para produzirem o impacto que a imprensa local testemunhou.

Curiosamente, porém, nos dias seguintes os jornais não publicaram mais nenhuma outra foto do evento, permanecendo a do "Diário" como o solitário registro visual que os habitantes da cidade tiveram do espetáculo que haviam acabado de presenciar. Este silêncio visual parece designar um desinteresse da imprensa escrita local, preenchido por vezes com imagens genéricas, mostrando o "Hindenburg" e mesmo o "Graff Zeppelin", sem uma preocupação específica de alimentar o olhar de uma população que, ao que parece, já teria visto o suficiente<sup>343</sup>.

<sup>341</sup> GAZETA DO POVO, *Justo orgulho*, 3 de dezembro de 1936, p. 1.

<sup>342</sup> Poucos anos depois deste evento, outras invasões destes mesmos arianos ainda viriam a entusiasmar os seus "*...filhos espalhados por estas encantadoras paragens...*" com um contexto muito menos lúdico e passível de ser transformado em objeto de admiração.

<sup>343</sup> A situação em Madri recupera sua posição como assunto central, ocupando mais uma vez as primeiras páginas dos jornais locais, acompanhadas de uma prolífica quantidade de fotos, inclusive aéreas.

Isso não significou, no entanto, que este acontecimento perdesse o seu caráter de experiência única. Pelo contrário, com o tempo apareceram inúmeros registros desse momento de assombro para a cidade (ver ilustrações nº 22 e 23). Nelas, foi documentada a movimentação da população aglomerada na Praça Tiradentes ou em outros pontos com uma visão aberta do céu. O zepelim aparece mantendo-se a uma altura segura, suficiente para mostrar-se em diversos ângulos e produzir o seu efeito no público abaixo. Sem esforços, suavemente, ambas as mensagens, de Ekner e do governo alemão, são transmitidas. O sonhos dos “globistas” divide o céu com a imagem da “nova” Alemanha triunfante, criando, de uma forma ou de outra, o impacto pretendido em todos que observam a grande máquina aérea.

Mas, apenas alguns meses depois de sua passagem por Curitiba, a destruição trágica do “Hindenburg” no aeródromo de Lakehurst, New Jersey, decretou o fim da era dos grandes dirigíveis<sup>344</sup>. Apesar dos esforços de Hugo Ekner, o “Graf Zeppelin II”, gêmeo do “Hindenburg”, não chegaria a ser usado para retomar o transporte transatlântico. Seu uso foi, basicamente, apenas o de artifício de propaganda, no interior da própria Alemanha, nos anos seguintes<sup>345</sup>. Logo a fábrica Zeppelin foi integrada ao esforço de guerra alemão, e os sonhos que a haviam

---

<sup>344</sup> Menos de seis meses depois de seu voo por sobre Curitiba, o “Hindenburg”, enquanto realizava uma viagem transatlântica de rotina, para os Estados Unidos, explodiu às 7:00 horas da noite, dia 6 de maio de 1937, no momento de sua aproximação à torre de atracamento do seu campo de pouso em Lakehurst, New Jersey. Comparado com a tragédia do Titanic, onde houve mais de 1200 mortos, a explosão do “Hindenburg” parece pouco significativa, mas ele representava uma tecnologia frágil em sua singularidade. Podia-se, de fato, contar nos dedos de uma única mão, o número de zepelins construídos após a I Guerra Mundial. A perda de um único, foi mais que suficiente. (Ref.: TANAKA, Shelley. The disaster of the Hindenburg. Toronto: Madison Press Books, 1993. - Ver também: THE HINDENBURG. Don Cambou. History Channel & Greystone, 1996. 1 videocassete (90 min.): son., color.; VHS NTSC.)

<sup>345</sup> Foi inicialmente usado, durante a guerra, mas apenas para observação. Seu uso como bombardeiro estava fora de cogitação, devido aos avanços da tecnologia aeronáutica do período.

conduzido por quase cinquenta anos passaram a ser apenas ecos que mantinham viva a mítica original dos barcos aéreos do Conde von Zeppelin.

O tempo e a guerra cuidaram de esmorecer na lembrança da passagem do dirigível o seu elemento de “germanismo”, mas este não foi completamente eliminado. Isto é perceptível em algumas imagens sobreviventes (ver ilustrações nº 24 e 25), onde certos sinais sugerem uma intrigante falsificação. Nestas, um determinado padrão pode ser identificado. O dirigível aparece desmesuradamente grande, muito mais próximo do solo do que ele na verdade chegou a ficar, quase que caindo sobre a cidade. E os transeuntes caminham despreocupados apesar do evento inusitado que estariam presenciando. Além disso, os lugares escolhidos para posicionar as imagens do zepelim também merecem atenção, pois eram, via de regra, locais que são, ou haviam sido em alguma época, ligados à presença alemã na cidade. Mas existem outros casos, como uma fotografia na qual um dirigível aparece sobrevoando o prédio da Universidade do Paraná<sup>346</sup>. Isso denota a possibilidade da existência de outras razões para a falsificação destas imagens, tais como a escassa qualidade das fotos verdadeiras e o pouco impacto causado no público pelas mesmas, devido ao tamanho reduzido com que a aeronave gigante aparece. A expectativa gerada pode ter sido amplamente satisfeita pela observação *in loco* do evento, mas os registros teriam deixado a desejar e foram prontamente substituídos por outros, onde as dimensões são exacerbadas. Este desejo de “produzir” registros à altura das expectativas originais demonstra a importância que este tipo de aeronave tem para a cidade, bem como sua intensidade de suas relações com o imaginário local.

---

<sup>346</sup> Na verdade existem duas, uma das quais autêntica, na outra a montagem chega a ser gritante, pois não foi usada uma imagem do “Hindenburg” e sim de um zepelim da época da Primeira Guerra Mundial.

Como meio de transporte as aeronaves mais leves do que o ar foram abandonadas já há quase 60 anos mas, mesmo assim, a sua imagem é um ícone duradouro no imaginário da aviação, conservando toda a sua carga de romantismo e desafiando a passagem do tempo. Em Curitiba a passagem de um desses gigantes, à parte de suas implicações políticas na época, continua ainda hoje a exercer fascínio, tendo se tornado uma das mais freqüentes representações usadas como referência do passado da cidade<sup>347</sup>. Longe de ser surpreendente, esta atitude reflete a importância daquele que foi o momento em que a cidade esteve, pela primeira vez, em contato com um objeto tecnológico de características absolutamente irreais, cujas próprias dimensões traíam o intuito de produzir um efeito que remete ao gigantismo presente nos textos vernianos. Esta sincronia entre a realidade presenciada e as manifestações presentes nos quadros do imaginário, com ou sem a ajuda da teatralidade produzida pelas sirenes das fábricas, teria invariavelmente de gerar efeitos duradouros, pois, retomando Nicolau Sevcenko...

*O recondicionamento dos corpos e a invasão do imaginário social pelas novas tecnologias adquirem, portanto, um papel central nessa experiência de reordenamento dos quadros e repertórios culturais herdados, composta sob a presença dominante da máquina no cenário da cidade tentacular.*<sup>348</sup>

Assim, as cidades contemporâneas criam e recriam os laços que as ligam à civilização tecnológica que as teria gerado. O balão e o dirigível<sup>349</sup>, formam pontes cujos extremos podem conduzir para longe de uma paisagem cotidiana, em direção a

<sup>347</sup> Tanto nos murais de Poty, que enfeitam alguns pontos da cidade, como em publicações oficiais que celebram o seu passado, ou mesmo em estabelecimentos que sejam ou aspirem ser tradicionais.

<sup>348</sup> SEVCENKO, Nicolau. *O Orfeu extático na metrópole*. São Paulo: p.18.

<sup>349</sup> Assim como outras criações do universo técnico-científico, ou as figuras do explorador e do inventor.

miragens de romantismo. Mas estas não são necessariamente desligadas do universo da técnica, abraçam-no ou, talvez, constituam-se mesmo em seu interior<sup>350</sup>.

A sobrevivência de várias construções vernianas na civilização ocidental<sup>351</sup>, parecem constituir esforços muitas vezes inacreditáveis para tornar viáveis, aos olhos prosaicos de um mundo desencantado, o uso destes fragmentos de delírios faustianos da modernidade. No caso dos zepelins, o último capítulo não foi encerrado, quer pela explosão do “Hindenburg”, quer pela loucura da guerra. O tamanho da miragem por eles representada cresceu, com o tempo, para além de suas já volumosas dimensões. E seu renascimento, muitas vezes anunciado, ganhou recentemente uma data para sua realização. Foi marcado para 1997, ano em que completarão 60 anos desde a retirada do último zepelim do serviço de transporte de passageiros, o lançamento pela companhia do mesmo nome do seu primeiro dirigível rígido desde então. A antiga designação LZ volta a ser usada, agora seguida do código NT (de New Technology)<sup>352</sup>. Este novo zepelim deve transportar apenas 12 passageiros, mas já há planos para outros muito maiores, o que nos dá margem para pensar que sua imagem, e o seu poder de encantamento, estão longe de desaparecer.

---

<sup>350</sup> A respeito de um “romantismo tecnológico”, ver: HERF, Jeffrey. O modernismo reacionário. São Paulo: Ensaio, 1993.

<sup>351</sup> Uma delas é o uso do balão como instrumento de realizações científicas que envolvem a exploração, como as tentativas de atravessar o Atlântico ou circunavegar o mundo. Sobreviventes do texto verniano, estas ações são justificadas como forma de demonstrar as possibilidades dos balões. E, mais recentemente, uma empresa no Alasca resgatou lançador imaginado para “A viagem à Lua”, iniciando um projeto para a construção de um canhão lançador de satélites, apropriadamente anunciado como “O canhão de Júlio Verne”. Sobre este assunto ver: GOURLEY, R. Scott. The Jules Verne gun. In: POPULAR MECHANICS. New York: Hearst Corporation, v. 173, n° 12, 1996.

<sup>352</sup> Ref.: THE HINDENBURG. Don Cambou. History Channel & Greystone, 1996. 1 videocassete (90 min.): son., color.; VHS NTSC.

## CONCLUSÃO

*... uma tempestade sopra do paraíso e prende-se em suas asas com tanta força que ele não pode mais fechá-las. Essa tempestade o impele irresistivelmente para o futuro, ao qual ele vira as costas, enquanto o amontoado de ruínas cresce até o céu. Essa tempestade é o que chamamos progresso.*

*Walter Benjamin*

O objetivo inicial desta dissertação foi menos o de descrever os eventos relacionados com as apresentações de aeronaves mais leves que o ar em Curitiba, do que o de buscar fragmentos, registros destes eventos, tais como foram descritos pelos observadores locais, notadamente aqueles cujas observações ganharam durabilidade através de jornais e periódicos.

Estes fragmentos são tomados no sentido a eles emprestado por Benjamin, para quem... *“Articular historicamente o passado não significa conhecê-lo «como ele de fato foi», significa apropriar-se de uma reminiscência...”*<sup>353</sup>. Para conseguir isto, o trajeto das imagens descritas foi percorrido em dois sentidos: primeiro na direção de suas origens, enquanto linguagem, e depois adiante na dinâmica de suas mudanças.

No decorrer do processo, a abordagem da fonte literária e do texto jornalístico, como fontes para a produção historiográfica, produziu resultados que tomaram direções diferentes das originalmente traçadas. A trilha deixada por imagens

---

<sup>353</sup> BENJAMIN, Walter. Sobre o conceito da história. In: Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, 1995, p. 224.

há muito registradas, e ora esquecidas, pode gerar mais vertigens do que descobertas, em meio ao panorama deste processo histórico que, para Benjamin, se apresentaria confuso, contraditório e inacabado, sendo a modernidade a sua expressão estética<sup>354</sup>.

Inúmeros elementos já usufruíram da condição de ícones desta modernização, como o balão e o dirigível<sup>355</sup> foram, até meados do século XX. Mas o estudo das trajetórias, percorridas nos céus de Curitiba, por esses dois objetos de tecnologia e imaginação, guardaria surpresas. Partindo de uma perspectiva benjaminiana, com a coleta de fragmentos, o que acabou por revelar-se foi ainda uma outra dimensão abordada por Benjamin, a da perda da aura e das tentativas de seu reencantamento.

Submetidos a um discurso que lhes era exaltante, os instrumentos iniciais da conquista dos ares, os aeróstatos, já estavam há muito presentes em um imaginário ligado à ciência e à tecnologia, quando viram-se expostos aos olhares neófitos das populações de cidades como Curitiba e São Paulo. Seus momentos de encontro com estes ícones, acabaram por traduzir-se mais como o presenciar de espetáculos que as tiveram por palco, do que como simples encontros, narrados desapaixonadamente. E, por sua natureza, o espetáculo agudiza a expressividade dos que o presenciam, oferecendo portanto, uma possibilidade para observar com mais propriedade os matizes das construções imagéticas daí resultantes. O espectador, tendo relaxado os contatos com sua realidade cotidiana através da aproximação com o inaudito, torna-se

---

<sup>354</sup> A esse respeito ver: BOLLE, Willi. *Fisiognomia da metrópole moderna*: representação da história em Walter Benjamin. São Paulo: Ed. da USP, 1994. - Neste trabalho, a história em Walter Benjamin é apresentada como um escrever por intermédio de imagens, realizando uma fisiognomia, isto é: uma especulação (reflexão) de imagens prenhes de história e não de conceitos, onde as imagens são tão importantes quanto as idéias, pois nos remetem ao limiar entre o consciente e o inconsciente, onde é possível ler o sentido de uma época.

<sup>355</sup> Havia outros, e muitos mais viriam, do trem fantasma e do encouraçado à missão Apolo e ao ônibus espacial, cada qual, à sua própria medida, comunicando um futuro pleno de possibilidades quase sempre adiadas indefinidamente, quando não inteiramente abandonadas.



menos relutante em soltar os entraves de sua imaginação, permitindo-se arroubos descritivos que muito comunicam das origens de sua linguagem, e da ligação da mesma com a época por ele vivida. A adjetivação extremada, trazida à tona pelo espetáculo, torna-se então uma ferramenta pela qual se pode tentar recuperar não a imagem, tal como foi vista, mas o caminho que esta percorreu para formar-se, isto é, sua historicidade enquanto fragmento da realidade. Uma trajetória que parte de quadros do imaginário e que vai, por sua vez, permitir interligar um evento de outro modo trivial a um contexto que revela as tramas pelas quais as idéias de uma época se vêm conduzidas aos antípodas, interferindo no olhar dirigido ao real e na própria produção das tecnologias que alterarão este real.

Em outro contexto, Benjamin dava conta que...

*A vida só parecia digna de ser vivida quando se dissolvia a fronteira entre o sono e a vigília, permitindo a passagem em massa de figuras ondulantes, e a linguagem só parecia autêntica quando o som e a imagem, se interpenetravam, com exatidão automática, de forma tão feliz que não sobrava a mínima fresta para inserir a pequena moeda a que chamamos de "sentido". A imagem e a linguagem passam na frente<sup>356</sup>.*

Estes momentos, que Benjamin encontrava na arte, expressos no surrealismo, podem, talvez, ser buscados no encontro do espetacular, do improvável e do incrível, em que as dimensões cotidianas são substituídas por outras, sem paralelo na experiência.

Mas o contraste no registro destes mesmos encontros, nestas duas cidades, revela uma distinção de percepção. Embora o ineditismo seja o mesmo em ambas, em São Paulo, no que se refere à mídia, o balão chega já desprovido de sua aura, enquanto em Curitiba ele conserva, neste primeiro momento, todo o seu fascínio. O

que separava estas duas cidades, mais do que a distância física entre ambas, era a distância que cada uma guardava com o fenômeno diante de seus olhares. Lembrando Benjamin, a aproximação das distâncias, a busca de uma ubiqüidade do olhar, da instantaneidade da experiência, produz um desencantamento, uma perda da aura:

*Fazer as coisas “ficarem mais próximas” é uma preocupação tão apaixonada das massas modernas como sua tendência a superar o caráter único de todos os fatos através de sua reprodutibilidade. Cada dia fica mais irresistível a necessidade de possuir o objeto, de tão perto quanto possível, na imagem, ou antes, na sua cópia, na sua reprodução.*<sup>357</sup>

O resultado se torna tanto mais aparente quanto maior for o caráter de espetacularidade de um objeto, antes de sofrer o efeito deste processo de banalização. O que chegou a São Paulo com Ceballos, em 1878, foi um espetáculo bufo, que decepcionou diante de uma expectativa que clamava por um experimento científico. Mas foi também um evento único, cuja aura viu-se desfeita pela posse, prévia, do próprio vocabulário de imagens que informou a mídia paulista acerca daquilo que presenciava. Conhecedores do que viam, enxergavam-no com maior clareza e proximidade, incapazes, ao mesmo tempo, de soltar seus devaneios. Ceballos chegou atrasado em São Paulo, no que diz respeito ao olhar dos cronistas bem informados, para quem a Europa já não parecia tão distante. O mesmo volta a ocorrer em Curitiba, depois da virada do século, quando a imprensa da cidade contempla o “Granada” de Maria Aída com um olhar agora mais aproximado da cultura forjadora destas criações, tanto no campo do imaginário como no das possibilidades práticas. Este vocabulário, enriquecido, insere seu possuidor em uma experiência moderna de perda da aura, onde a unicidade dos objetos foi substituída por um mundo de reproduções.

---

<sup>356</sup> BENJAMIN, Walter. O surrealismo, o último instantâneo da inteligência européia. In: Magia e técnica, arte e política. São Paulo: Brasiliense, 1985, p. 22.

O que se vê, então, precisa cada vez mais aproximar-se das construções imaginárias, para conservar o seu encantamento. Assim, o efeito do discurso exaltador da técnica acaba, inadvertidamente, a virar-se contra ela, gerando expectativas de realização cada vez maiores e, quando estas não se cumprem, desapontamentos igualmente substanciais.

Mas este vocabulário tinha já o acréscimo de novos personagens técnicos, sobre os quais ainda não havia estendido sua posse: o dirigível e a máquina voadora. Destes, apenas o primeiro iria sobreviver como elemento capaz de produzir o deslumbramento, talvez por ter se recusado, ao contrário dos aeroplanos, a tornar-se lugar comum. Cada um a seu tempo, tomaria assim as vezes de catalisador de uma imaginação profícua em citações literárias e expectativas plenas de modernidade, cuja satisfação, sempre adiada, buscava realizar-se. Se, como Benjamin proclama em “Paris, capital do século XIX”...

*O século XIX não soube corresponder às novas possibilidades técnicas com uma nova ordem social. Assim se impuseram mediações falaciosas entre o velho e o novo, que eram o termo de suas fantasmagorias. O mundo dominado por essas fantasmagorias é - com uma palavra-chave encontrada por Baudelaire - a Modernidade<sup>358</sup>*

Fantasmagorias persistentes, que recusam o destino de esquecimento e sobrevivem como promessas e não apenas ruínas. Por outras vias, a força da imagem do balão prossegue como um elemento não absorvido pela cultura de massa, apesar das tentativas até mesmo dos balonistas para popularizar sua manifestação onírica. Antes ele permanece como uma ação incompreensível para a sociedade: se antes era porque os homens não podiam voar, agora parece evidente que há métodos mais

---

<sup>357</sup> BENJAMIN, Walter. A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica, in: Magia e técnica. São Paulo: Brasiliense, 1985, p.170.

eficientes de fazê-lo. De qualquer forma a história permanece inacabada, a promessa da “Icária aérea” nunca chegou a ser cumprida. Ao contrário, a invenção dos meios de voar transformou-se em meio de transporte, ritual de passagem, como o trem, o carro ou o elevador, onde se devem passar momentos tediosos, à espera. Incapazes de ver realizadas na prática as possibilidades abertas pela era da técnica, enunciadas por autores como Júlio Verne e H. G. Wells, o século XX, assim como o XIX, não cessou de buscar um reencantamento.

Parte deste esforço, os zepelins foram, desde o início, construídos à revelia da razão pura e simples, respondendo a propósitos ligados mais a construções imaginárias. O sonho cede em meio a uma perda incessante, mas o sonhador persiste. Engolido pela modernidade, ele não é assim tão fácil de digerir e busca novos sítios para lançar seu olhar, novos horizontes para almejar. Talvez seja ele parte da estratégia do progresso, realizando fragmentos de sonhos para adiar o momento do despertar de fato do sonho da modernidade, quando esta... ”...*será posta à prova. Após a sua extinção, verificar-se-á se algum dia pode ou não tornar-se antigüidade.*”<sup>359</sup>.

Mas todos esses olhares, imbuídos ou não de uma motivação modernista, não estavam sós, contemplando estes eventos. Multidões caladas pelo tempo e personagens por vezes pitorescos, mas sem sua dose de coragem, compartilharam destes momentos, ignorando todo o resto. Aeronauta e espectador anônimo, eles viram as amarras se soltarem e o balão se erguer, o solo se distanciando, as formas se confundindo e perdendo os seus contornos. A miragem que subiu, sob os olhos dos que ficaram, foi a imagem inversa da paisagem que desceu, oferecendo ao olhar do

---

<sup>358</sup> Citado em: BOLLE, Willi. Fisiognomia da metrópole moderna: representação da história em Walter Benjamin. São Paulo: Ed. da U.S.P., 1994, p. 24.

aeronauta que se elevava a sua ilusão de onisciência. No bojo desta frágil aeronave a modernidade vai encontrar um sentido de movimento, de ir além. Assim como ela renovou-se com essa ação, também os sonhos despertados pela mesma recuperam-se constantemente; os balões ainda ascendem, assim como os olhares, e a viagem prossegue mesmo que com outros destinos.

Como o anjo da história benjaminiano, usado como epígrafe desta conclusão, o balão segue seu rumo a despeito do desejo dos seus ocupantes, carregado pelo vento, sem poder voltar atrás. Do seu interior, pode-se observar o mundo que passa célere, mas não se pode escolher a paisagem que será percorrida, nem tão pouco parar repentinamente para recolher os fragmentos da realidade que se move quase indistinta cada vez para mais longe.

Diferente da figura imaginada por Benjamin, que via só o passado e tinha as costas voltadas para o futuro, da gôndola do balão pode-se ver tudo à volta, mas as formas são borradas e ficam cada vez menos claras à medida que se perdem na distância. Pode-se olhar em qualquer direção, mas as imagens à frente são tão indistintas quanto as que foram deixadas para trás. O horizonte se aproxima veloz mas ainda distante, e tudo quanto pareça próximo o suficiente para ser reconhecido mal tem tempo de fixar-se na retina logo juntando-se ao resto que, uma vez alcançado, será imediatamente ultrapassado e voltará a perder seus contornos, até desaparecer.

Geógrafos do tempo viajando nesta gôndola de balão para uma *terra incognita*, tentamos traçar o Atlas da História em meio à nossa corrida desenfreada.

---

<sup>359</sup> BENJAMIN, Walter. A modernidade, Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, 1995, p.80.

Rascunhos mal acabados de exploradores mal equipados, levados pelo vento que sopra do paraíso em direção ao futuro.

Como o Prof. Fergusson, o controle do aeróstato reside apenas na capacidade de, ao se aproximar ou não do solo, poder encontrar outras correntes que levem para outros destinos, mas é o vento que o conduz. Quanto mais próximo do solo, tanto mais claramente se vê o que está ao redor, o círculo de eventos a curto prazo que aparece com alguma definição, mas perde-se de vista o que está além dele. Na melhor das hipóteses, o que se vê sob a gôndola é também vago, pois está em permanente movimento. Assim, tão pouco é possível ter uma idéia clara da realidade imediata ao redor, pois esta nunca se fixa em um dado momento para que se possa vê-la em suas minúcias. O que é recolhido são fragmentos estilhaçados, mesmo no tempo presente, com os quais muitas vezes se constróem roteiros, cujos personagens são vítimas, heróis, vilões ou bufões e, apenas muito raramente, exploradores ávidos por conhecer, ansiosos por identificar cada fragmento tênue de realidade, para narrar... a história.

## TIPOLOGIA DAS FONTES

### 1 PERIÓDICOS

- Dezenove de Dezembro (1876)
- A Provincia de São Paulo (1876)
- O Diabo Azul (1878)
- O Fanal (1912-1913)
- A Eshinge (1888-1900)
- O Sapo (1898)
- Diário da Tarde (1889/1930)
- Palladiun (1909)
- A Vida Literária (1909)
- A Estrella (1889/1930)
- Gazeta do Povo (1919/1936)
- A Republica (1889/1930)
- Album da Gazeta do Povo (1923)
- Album do Paraná (1919)
- Almanach do Paraná (1896/1929)
- Brazil Cívico (1918/1919)
- Revista Moderna (1916)
- A Semana Ilustrada (1921/1927)
- O Dia (1936)

### 2 PUBLICAÇÕES DO PERÍODO

MARTINS, Romário. História do Paraná. Curitiba: Guaira, s/d.

\_\_\_\_\_. Quantos somos e quem somos. Curitiba: Empresa Gráfica Paranaense, 1941.

\_\_\_\_\_. O Paraná: antigo e moderno. Curitiba: Typologia da Livraria Econômica, 1900.

### 3 ACERVOS

- Documentação Paranaense B.P.P.
- Casa da Memória.
- Instituto Histórico e Geográfico do Paraná.
- Museu Paranaense.

- Arquivo Público.

#### 4 ARTIGOS DOS PERÍODOS PESQUISADOS

- DEZENOVE DE DEZEMBRO. Diligencias no litoral. Curitiba, 12 de janeiro de 1876, p.3.
- DEZENOVE DE DEZEMBRO. O aeronauta Ceballos. Curitiba, 06 de fevereiro de 1876, p.03.
- DEZENOVE DE DEZEMBRO. Ascensão aerostática. Curitiba, 26 de fevereiro de 1876, p. 3.
- A PROVÍNCIA DE SÃO PAULO O aeronauta Ceballos. São Paulo, 28 de março de 1876. secção: Noticiário, p.3.
- A PROVÍNCIA DE SÃO PAULO. Ao redor do mundo, em 70 dias. São Paulo, 16 de março de 1876, secção: Noticiário, p. 3.
- A PROVÍNCIA DE SÃO PAULO. O aeronauta Ceballos. São Paulo, 09 de abril de 1876. secção: Noticiário, p.3.
- A PROVÍNCIA DE SÃO PAULO. A ascensão aerostática. São Paulo, 11 de abril de 1876, p. 1.
- A PROVÍNCIA DE SÃO PAULO. Ascensão aerostática. São Paulo, 18 de abril de 1876, secção: Noticiário, p. 2.
- A PROVÍNCIA DE SÃO PAULO. Chronica rabugenta. São Paulo, 23 de abril de 1876, p.1.
- A ESPHINGE. O seculo XX. Curitiba, 18 de janeiro de 1900. p.1-4.
- DIARIO DA TARDE. O que sera o mundo no seculo em que vivemos. Curitiba, 18 de fevereiro de 1905. p.2.
- DIARIO DA TARDE. Ascensão. Curitiba, 10 de abril de 1909, secção: Diversões, p. 1.
- DIARIO DA TARDE. O balão Granada. Curitiba, 14 de abril de 1909, p. 1.
- DIARIO DA TARDE. Balão Granada. Curitiba, 18 de abril de 1909, p. 1.
- DIARIO DA TARDE. O balão "Granada", sua ascensão. Curitiba, 22 de abril de 1909, p. 1.
- DIARIO DA TARDE, Dirigivel. Curitiba, 12 de janeiro de 1903, p. 2.
- DIARIO DA TARDE. Aeronáutica. Curitiba, 05 de janeiro de 1904, p. 1.



- DIARIO DA TARDE . Aerostato dirigivel. Curitiba, 24 de maio de 1904, p. 1.
- DIARIO DA TARDE. Aeronautas perdidos. Curitiba, 25 de janeiro de 1904, p. 2.
- DIARIO DA TARDE . Aeronáutica. Curitiba, 05 de janeiro de 1904, p. 1.
- DIARIO DA TARDE . Aerostato dirigivel. Curitiba, 24 de maio de 1904, p. 1.
- DIARIO DA TARDE. Aeronautas perdidos. Curitiba, 25 de janeiro de 1904, p.
- DIARIO DA TARDE, A Marinha. Curitiba, 25 de março de 1904, p.1.
- DIARIO DA TARDE, Santos Dumont. Curitiba, 29 de abril de 1904, p.2.
- DIARIO DA TARDE, Santos Dumont. Curitiba, 01 de julho de 1904, p.2.
- DIARIO DA TARDE, Santos Dumont. Curitiba, 16 de julho de 1904, p.2.
- DIARIO DA TARDE, Santos Dumont. Curitiba, 19 de julho de 1904, p.1.
- DIARIO DA TARDE, Concurso de Aeronaves. Curitiba, 29 de agosto de 1904, p.2.
- DIARIO DA TARDE, Novo invento. Curitiba, 22 de julho de 1904, p.2.
- DIARIO DA TARDE, Novo aerostato. Curitiba, 23 de setembro de 1904, p.2.
- DIARIO DA TARDE, Santos Dumont. Curitiba, 17 de agosto de 1905, p.2.
- DIARIO DA TARDE, Santos Dumont. Curitiba, 23 de agosto de 1905, p.2.
- DIARIO DA TARDE, Santos Dumont. Curitiba, 31 de agosto de 1905, p.2.
- DIARIO DA TARDE, Dumont. Curitiba, 21 de setembro de 1905, p.2.
- DIARIO DA TARDE, Aerostatos. Curitiba, 20 de julho de 1906, p. 2.
- DIARIO DA TARDE, Revista Santos Dumont. Curitiba, 23 de julho de 1906, p.1.
- DIARIO DA TARDE, Aeroplano. Curitiba, 24 de agosto de 1906, p. 2.
- DIARIO DA TARDE, Varias. Curitiba, 31 de agosto de 1906, p. 2.
- DIARIO DA TARDE, Santos Dumont. Curitiba, 05 de setembro de 1906, p.2.

- DIARIO DA TARDE, Aeronauta. Curitiba, 06 de setembro de 1906, p.2.
- DIARIO DA TARDE, Varias. Curitiba, 11 de setembro de 1906, p. 1.
- DIARIO DA TARDE, Santos Dumont. Curitiba, 2 de outubro de 1906, p.2.
- DIARIO DA TARDE, Santos Dumont. Curitiba, 25 de outubro de 1906, p. 2.
- DIARIO DA TARDE, Santos Dumont, últimas experiências. Curitiba, 26 de outubro de 1906, p.1
- DIARIO DA TARDE, Balão. Curitiba, 10 de outubro de 1909, p.2.
- DIARIO DA TARDE, O cruzeiro do “Hindenbrugo”, Curitiba, 30 de novembro de 1936, p.1
- DIARIO DA TARDE, O cruzeiro do dirigível “Hindenburg”, Curitiba, 30 de novembro de 1936.
- DIARIO DA TARDE, Pelo céu de Curitiba, Curitiba, 1 de dezembro de 1936, p.1.
- DIARIO DA TARDE, Pelo céu de Curitiba, Curitiba, 2 de dezembro de 1936, p.1.
- A REPUBLICA. Passeio público - scensão do balão Granada. Curitiba, 10 de abril de 1909, p.1.
- A REPUBLICA. s./t. Curitiba, 10 de abril de 1909, p.1.
- A REPUBLICA. Balão Granada. Curitiba, 16 de abril de 1909, secção: Várias notícias, p.2.
- A REPUBLICA. Balão Granada. Curitiba, 20 de abril de 1909, secção: Várias notícias, p.2.
- A REPUBLICA. Balão Granada. Curitiba, 22 de abril de 1909, secção: Várias notícias, p.2.
- A REPUBLICA. s./t. Curitiba, 23 de abril de 1909, secção Várias notícias, p.2.
- A REPUBLICA, Submarino. Curitiba, 25 de agosto de 1915, p. 2.
- A REPUBLICA, Relato de um aviador. Curitiba, 17 de agosto de 1915, p.1.
- A REPUBLICA, Um anti-zeppelin. Curitiba, 02 de agosto de 1915, p.1.

- GAZETA DO POVO, O “Hindenburg” voará no céu paranaense. Curitiba, 22 de novembro de 1936, p.1.
- GAZETA DO POVO, O “Hindenbrug” cruzará o céu Curitibano?. Curitiba, 28 de novembro de 1936, p.1.
- GAZETA DO POVO, A maior aeronave do mundo sob o céu do Paraná. Curitiba, 1 de dezembro, 1936, p.1.
- GAZETA DO POVO, Justo orgulho. Curitiba, 3 de dezembro de 1936, p. 1.
- O DIA, Mais algumas horas e o “Hindenburg” estará sobre Curityba, Curitiba, 1 de dezembro de 1936, p.1.
- O DIA, Por entre curioso e entusiasmado, Curitiba, 2 de dezembro de 1936, p.8.
- O DIA, O espetáculo inédito, Curitiba, 2 de dezembro de 1936, p.8.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

### 1 LIVROS

- ARMHEIN, Rudolf. Visual thinking. Berkeley: University of California Press, 1969.
- BACHELARD, Gaston. A poética do espaço. Rio de Janeiro:
- BACHSO, B. Imaginário social, In: ENCICLOPÉDIA EINALDI. Lisboa: Imprensa Nacional, 1989.
- BENJAMIN, Walter. A obra de arte na época de suas formas de reprodução, In: OS PENSADORES. São Paulo: Abril Cultural, 1983.
- \_\_\_\_\_. A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica. In: OBRAS ESCOLHIDAS vol. 3. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- \_\_\_\_\_. A modernidade. In: OBRAS ESCOLHIDAS. vol. 3. São Paulo: Brasiliense, 1981.
- \_\_\_\_\_. Charles Baudelaire: um lírico no auge do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, 1995.
- \_\_\_\_\_. Sobre o conceito da história. In: OBRAS ESCOLHIDAS vol. 3. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- BERBERI, Elizabete. Impressões: A modernidade através das crônicas de revistas no início do século em Curitiba. Curitiba, 1995. Dissertação (Mestrado em História) - Setor de Ciências Humana, Universidade Federal do Paraná.
- BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido desmancha no ar. São Paulo: Cia. das Letras, 1986.
- BOLLE, Willi. Fisiognomia da metrópole moderna. São Paulo: Edusp, 1994.
- CASTORIADIS, Cornelius. A instituição imaginária da sociedade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.
- CHARTIER, Roger. A história cultural: entre práticas e representações. Lisboa: Difel, 1990.
- CHESNEAUX, Jean. Una lectura política de Julio Verne. Madrid: Siglo Veintiuno, 1973.
- DUMONT, Alberto Santos. Os meus balões. Brasília: Fundação Rondon, 1986.

- FOOT HARDMAN, Francisco. O trem fantasma. São Paulo: Cia. das Letras; 1991.
- GONDIM, Neide. A invenção da amazônia. São Paulo: Marco Zero, 1994.
- GOMBRICH, E. H. Para uma história cultural. Lisboa: Gradivai, 1994.
- \_\_\_\_\_. Simbolic images. London: Phanton, 1978.
- \_\_\_\_\_. Arte e ilusão. São Paulo: Martins Fontes, 1986.
- \_\_\_\_\_. La image y el ojo. Madrid: Alianza, 1991.
- HOBBSAWM, E. J. A era dos impérios. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- \_\_\_\_\_. A era dos extremos: o breve século xx, 1914-1991. São Paulo: Cia. das Letras, 1995.
- LANGER, Johnni. A arqueologia do irreal, as cidades imaginárias do Brasil. Curitiba, 1996. Dissertação (Mestrado em História) - Setor de Ciências Humana, Universidade Federal do Paraná.)
- MARINETTI, F.T.. Fundação e manifesto do futurismo; in: BERNARDINI, Aurora F. (org.). O futurismo italiano. São Paulo: Perspectiva, 1980.
- MOONEY, Michael. Zeppelin. São Paulo: Melhoramentos, 1973.
- PANOFISKY, Ermin. Estudos de iconologia. Lisboa: Imprensa Universitária / Estampa, 1986.
- POE, Edgar A. A balela do balão. In: POESIA E PROSA. Rio de Janeiro: Tecnoprint, s/d.
- \_\_\_\_\_. A aventura sem par de um certo Hans Pfaal. In: POESIA E PROSA. Rio de Janeiro: Tecnoprint, s/d.
- SEVCENKO, Nicolau. Orfeu estático na metrópole. São Paulo: Cia. das Letras, 1992.
- TANAKA, Shelley. The disaster of the Hindenburg. Toronto: Madison Press Books, 1993.
- THOMÉ, Nelson. A aviação militar no Contestado. Caçador: Impressora Universal, 1985/86.
- TUCHMAN, Barbara. W. A torre do orgulho. Lisboa: Editorial Ibis, 1969.
- VERNE, Júlio. Robur o conquistador. Rio de Janeiro: Fase, 1982.
- \_\_\_\_\_. O senhor do mundo. Rio de Janeiro: Fase, 1982.

- \_\_\_\_\_. A ilha misteriosa. Rio de Janeiro: Fase, 1980
- \_\_\_\_\_. Da Terra à Lua. Rio de Janeiro: Fase, 1980
- \_\_\_\_\_. Ao redor da Lua. Rio de Janeiro: Fase, 1980
- \_\_\_\_\_. Cinco semanas em um balão. São Paulo: Círculo do Livro, 1995.
- \_\_\_\_\_. Paris no século XX. São Paulo: Ed. Ática, 1995.
- VIERNE, Simone. A ciência e o imaginário. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1994
- VIRÍLIO, Paul. O espaço crítico. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1993.
- \_\_\_\_\_. Guerra e cinema. São Paulo: Página Aberta, 1993.
- ZALUAR, Algusto Emilio. O Dr. Benignus. Rio de Janeiro: UFPRJ, 1994.

## 2 ARTIGOS

- BARROS, Henrique Lima. O ultraleve de Santos Dumont. In: CIÊNCIA HOJE, São Paulo: SBPC, v. 11, nº 23, 1986.
- CARNEIRO, Fernando Lobo. Comentários ao romance o Doutor Benignus. in: in: ZALUAR, A. E. O dr. Benignus. Rio de Janeiro: UFPRJ, 1994.
- CARVALHO, José Murillo de. Benigna ciência. in: ZALUAR, A. E. O dr. Benignus. Rio de Janeiro: UFPRJ, 1994.
- CHARTIER, Roger. O mundo como representação. In: ESTUDOS AVANÇADOS, Lisboa: Difel, s/d.
- CHAUVIN, Danielle. O sábio, a máquina e o poeta romântico. In: VIERNE, S. et alli. A ciência e o imaginário. Brasília: Ed. Universidade de Brasília. 1994.
- DARIOLLI, Ernesto. A primeira manifestação da aviação militar no Brasil. in: Revista do Aero Club Brasileiro, Rio de Janeiro, ed. de Agosto de 1915.
- FOLHA DE SÃO PAULO. No tempo em que voavam os dirigíveis. São Paulo, 29/10/1992.
- GOURLEY, R. Scott. The Jules Verne gun. In: POPULAR MECHANICS. New York: Hearst Corporation, v. 173, nº 12, 1996.
- GRECCO, Dante et alli. Santôs, o gênio que seduziu Paris. In: GLOBO CIÊNCIA. Rio de Janeiro: Ed. Globo, v. 6, nº 63, 1996.

KIRK, Ricardo João. O estado da aviação no Brasil. in: A Noite, Rio de Janeiro, ed. de 20/11/1913.

PARANÁ EM PÁGINAS. O zeppelin em Curitiba. nº341, ano 29, julho de 1993.

SEVCENKO, Nicolau. Virílio estuda as linguagens pós-industriais. In: O ESTADO DE SÃO PAULO, 31/07/1993.

\_\_\_\_\_. Perfis urbanos terríveis em Edgar Alan Poe. In: REVISTA BRASILEIRA DE HISTÓRIA, São Paulo. 8/9 (5): 69/83, set. / 1985 - abr. 198.

VIERNE, Simone. Ligações tempestuosas: a ciência e a literatura. In: A ciência e o imaginário. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1994.

### 3 ILUSTRAÇÕES

1. A HISTÓRIA DA ARTE. São Paulo: Salvat, v. 9, 1978.
2. VERNE, Julio. Cinco semanas em um balão. São Paulo: Círculo do livro, 1995.
3. VERNE, Julio. Cinco semanas em um balão. São Paulo: Círculo do livro, 1995.
4. BATALHAS NAVAIS, in: O mar, São Paulo: Abril Cultural., v. 3, 1976.
5. PRESTON, Anthony. Encouraçados. São Paulo: Livro Técnico, 1983.
6. Acervo: Casa da Memória de Curitiba.
7. Acervo: Casa da Memória de Curitiba.
8. Acervo: Casa da Memória de Curitiba.
9. Acervo: Casa da Memória de Curitiba.
10. Acervo: Casa da Memória de Curitiba.
11. Acervo: Casa da Memória de Curitiba.
12. Acervo: Casa da Memória de Curitiba.
13. SANTOS DUMONT, in: Grandes Personagens, São Paulo: Abril, 1978.
14. STEIN, R. Conrad. The Hindenburg disaster. Chicago: Children's Press, 1993.

15. JANE, Fred. T.. Jane's all the world's fighting ships, 1898. New York: Arco Publishing Company, 1969.
16. MOORE, J.E.. Encyclopedia of the world's warships. London: Salamander books, 1978.
17. COURAÇADOS E CRUZADORES, São Paulo: Nova Cultural, v.1, 1986.
18. BURT, R.A. e TROTTER, W.P.. Battleships of the Grand Fleet. London: Arms and Armour, 1982.
19. VERNE, Júlio. Robur o conquistador. Rio de Janeiro: Fase, 1982, p. 216.
20. PRESTON, Anthony. Encouraçados. São Paulo: Livro Técnico, 1983.
21. Acervo: Casa da Memória de Curitiba.
22. Acervo: Casa da Memória de Curitiba.
23. Acervo: Casa da Memória de Curitiba.
24. Acervo: Casa da Memória de Curitiba.



## REFERÊNCIAS TÉCNICAS:

### 1 LIVROS

- BERGER, Carl. B-29, a superfortaleza. Rio de Janeiro: Renes, 1975.
- BURT, R. A. e TROTTER, W. P. Battleships of the Grand Fleet; a pictorial review of the Royal Navy's capital ships in World War One. London: Arms & Armour Press, 1982.
- COURAÇADOS E CRUZADORES, São Paulo: Nova Cultural, v.1, 1986.
- DICIONÁRIO BIOGRÁFICO. São Paulo: Abril Cultural, 1976.
- GRANDES EXPLORADORES de todos os tempos. Lisboa: Readre's Digest, 1980.)
- GROSZ, Peter. PKZ 2, Austro-Hungarian helicopter. Berkhamsted: Albatros productions, 1995.
- HOUGH, Richard. A history of fighting ships. London: Octopus Books, 1975.
- HUMBLE, Richard. A marinha alemã, a esquadra de alto mar. Rio de Janeiro: Renes, 1974.
- \_\_\_\_\_. A marinha do Japão. Rio de Janeiro: Renes, 1975.
- JANE, Fred T. Jane's all the World's fighting ships 1898; a reprint of the first annual issue of. New York: Arco Publishing Company, 1969.
- KARLSON, Paul. A conquista dos ares. Rio de Janeiro: Editora Globo, 1963.
- CAÇAS DA PRIMEIRA GUERRA. In: MÁQUINAS DE GUERRA, Rio de Janeiro: Editora Globo, 1986.
- McMINNIES, W. G.. Practical Flying; a complete course of flying instruction. London: Temple Press, 1918.
- MOORE, John E., Warships of the Royal Navy. London: Jane's Publishers, 1979.
- \_\_\_\_\_. Encyclopedia of the world's warships. London: Salamander books, 1978.
- PRESTON, Anthony. Encouraçados. São Paulo: Livro Técnico, 1983.
- RIMELL, Ray. WWI warplanes. Berkhamsted: Albatros productions, 1992.

VAN WYNGARDEN. Von Richthofen's flying circus. Berkhamsted: Albatros productions, 1995.

WANDERLEY, Nelson. A história da Força Aérea Brasileira. Rio de Janeiro: Ed. do Ministério da Aeronáutica, 1964.

WARSHIPS OF THE FIRST WORLD WAR. London: Phoebus, 1973.

## 2 VÍDEOS

AIRSHIPS. Karin Leuthy. Network USA, 1995. 2 videocassetes (45 min.): son., color. ; VHS NTSC

DREAMS OF FLIGHT. Bill Bishop. Sherman Oaks, CA: Sunset Media Group, 1994. 12 videocassetes (25min.): son., color. ; VHS NTSC.

FOUR YEARS OF THUNDER. John Honey. Network USA, 1996. 3 videocassetes (45 min.): son., color. ; VHS NTSC.

FRONTIERS OF FLIGHT. John Honey. Discovery Productions & Network Projects, 1992. 10 videocassetes (45 min.): son., color. ; VHS NTSC.

THE SUPERLINERS, twilight of na era. Nicholas Noxon. National Geographic & WQED Pittsburg, 1980. 1 videocassete (60 min.): son., color. ; VHS NTSC.

SKYBOUND. Leo van der Goot. European Media Suport & Leo v.d. Goot, 1992. 12 videocassetes (25 min.): son., color. ; VHS NTSC.

TITANIC, anatomy of a disaster. Steve Burns. Discovery communications, 1997. 1 videocassete (90 min.): son., color. ; VHS NTSC.

THE HINDENBURG. Don Cambou. History Channel & Greystone, 1996. 1 videocassete (90 min.): son., color. ; VHS NTSC.

**ADENDO VISUAL**

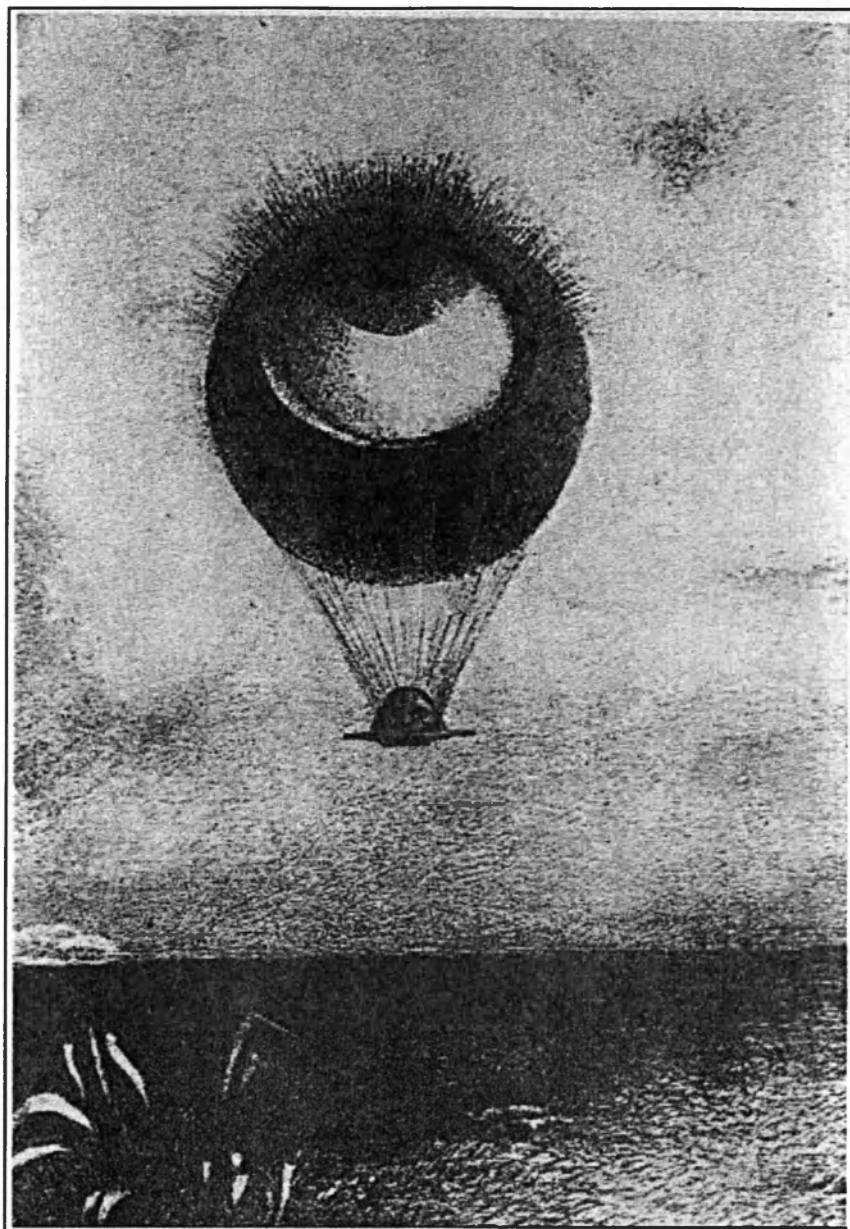


Ilustração n° 1:

“O olho, como um estranho balão, dirige-se para o infinito”, litografia de Odilon Redon (1840-1916), uma das seis que formam a sua série dedicada a Edgar Allan Poe. A imagem, evocativa de contos como “A balela do balão”, não foi concebida como ilustração dos seus textos, mas como tributo à paixão do escritor pelo extraordinário e sobrenatural. O uso do balão é significativo, pois demonstra a forma como o mesmo se destacava do real, apresentando-se como imagem capaz de comunicar, ao mesmo tempo, o científico e o inexplicável, o tecnológico e o onírico.

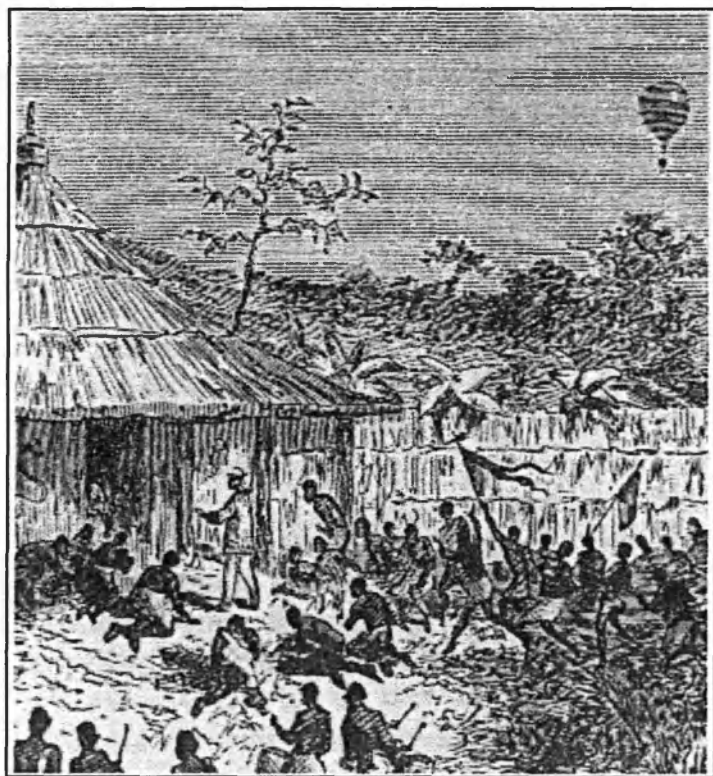


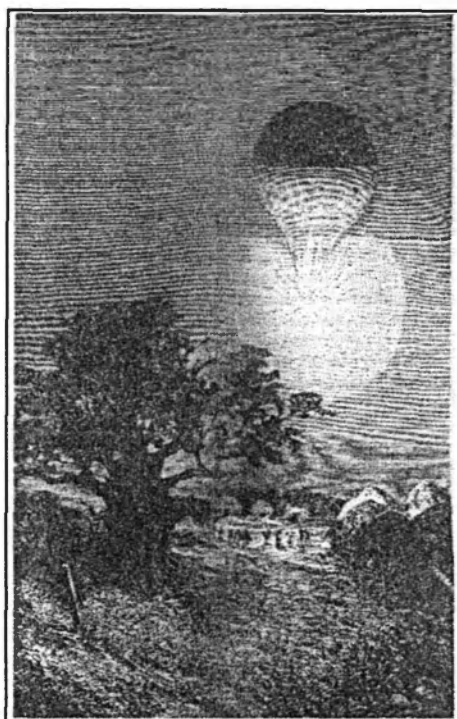
Ilustração n° 2:

À esquerda, gravura de Riout, representando o "Victória", aeróstato duplo de ciclo fechado imaginado por Verne para "Cinco semanas em um balão". A imagem oferece o contraste natural entre o objeto tecnológico, símbolo da civilização ocidental, e as figuras assombradas da barbárie, diante da aparição inexplicável. Entre estas populações impressionáveis, o europeu civilizado (ao centro, entrando na casa do chefe da tribo), é apresentado como adquirindo dimensões semi-divinas. A tecnologia aqui aparece intimidadora, comunicando ao leitor um efeito ainda mais preciso do que aquele que o encontro imaginário teria produzido. É uma caracterização perfeita do abismo produzido no mundo pelo advento das realizações tecnológicas do ocidente. Essa idéia permeia toda a obra de Verne e, em "Cinco semanas..." é constantemente repetida, sendo citada cada vez

que o balão aproxima-se de alguma cidade ou aldeia. Mesmo diminuído à distância, o "Victória" aparece nesta imagem como tendo conservado todo o seu poder de assombro.

Ilustração n°3:

À direita, uma visão comum para duas histórias diferentes. Tanto em "O Doutor Benignus" como em "Cinco semanas em um balão", é repetido tema do aeróstato dominado pelo brilho incomparável da luz elétrica, aparecendo como salvador: um *deus ex machina* possibilitado pelo recurso da tecnologia. Mais do que apenas uma ferramenta de socorro é, no entanto, a possibilidade de estender esta ajuda a quaisquer pontos sobre a superfície da Terra que parece causar impressão em ambos os autores. Ainda assim, o uso da mesma imagem nos dois trabalhos ficcionais é ilustrativo da forma como representações visuais sobrevivem no imaginário, com ou sem equivalentes na realidade. Mesmo um dirigível teria dificuldades em realizar tais salvamentos, pela precisão necessária na execução das manobras. Para um balão aerostático, as mesmas teriam sido irrealizáveis.



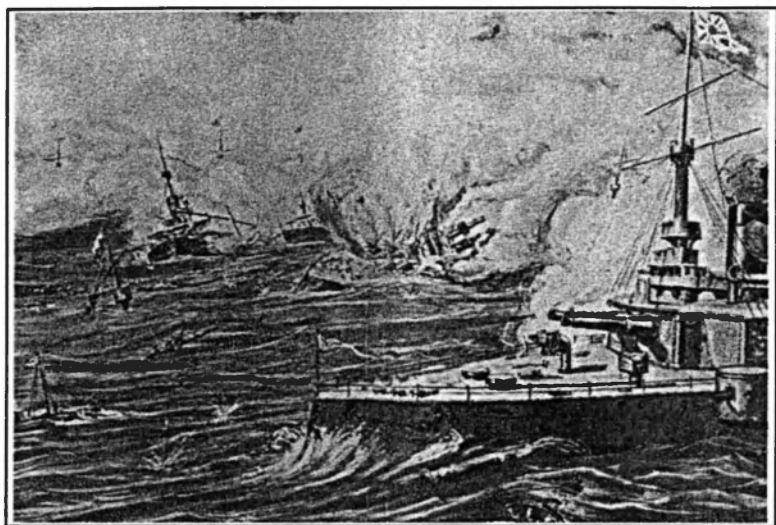


Ilustração nº 4:

Gravura de época da batalha naval de Tsushima, em 1905, durante a guerra russo-japonesa. Este encontro de couraçados foi o primeiro grande engajamento entre forças navais do séc. XX. A vitória dos japoneses nesta batalha, juntamente com a conquista da guarnição russa de Port Arthur, constituiu o ponto decisivo desta guerra extremamente popular nos jornais do período. O próprio progresso da armada russa era alvo de notas e colunas diárias, cobrindo sua épica e malfadada

viagem de dezenas de milhares de milhas desde suas bases no Mar Negro até o local do encontro no Mar do Japão. Imagens como esta, publicadas em almanaques do período, ofereciam uma concepção visual dramática para a relação de reverência e deslumbramento que já existia para com as máquinas de guerra e, em especial, os couraçados. Não obstante, isso se dá em prejuízo da veracidade. A proximidade dos navios é forçada e incorreta, pois à esta época, os engajamentos navais já se davam a distâncias de vários quilômetros, com as respectivas armadas mal tendo contato visual. O navio em primeiro plano, com o pavilhão japonês, representaria o couraçado Mikasa, capitânia do almirante Togo, mas as dimensões estão exageradas, principalmente os canhões que, além disso, saem diretamente da superestrutura do navio, em vez de estarem apropriadamente colocados em torres giratórias (*barbetes*). Por fim, o mar encapelado teria impossibilitado a mira, adiando portanto a batalha, a sua presença na imagem serve apenas para lembrar a pujança da tecnologia enfrentando a força dos elementos.

Ilustração nº5:

Por comparação, as linhas sóbrias do verdadeiro Mikasa contrastam com a aparência truculenta do seu fac-símile. A frente da ponte de comando é visível a *barbete* principal, com seus dois canhões de grosso calibre, inexistente no desenho acima. Um dado curioso é que o navio sobreviveu não apenas à batalha de Tsushima, mas também às duas guerras mundiais. Como tributo ao almirante Togo, chamado de o "Nelson japonês", o seu capitânia foi transformado em museu e está conservado hoje em doca seca no porto de Yokohama, como o H.M.S. Victory, em Portsmouth na Inglaterra. Longe de ser uma exceção, a preservação de grandes couraçados supera a de qualquer outro tipo de navio (inclusive veleiros como o Victory), demonstrando como sua imagem constitui um mito duradouro da civilização industrial.

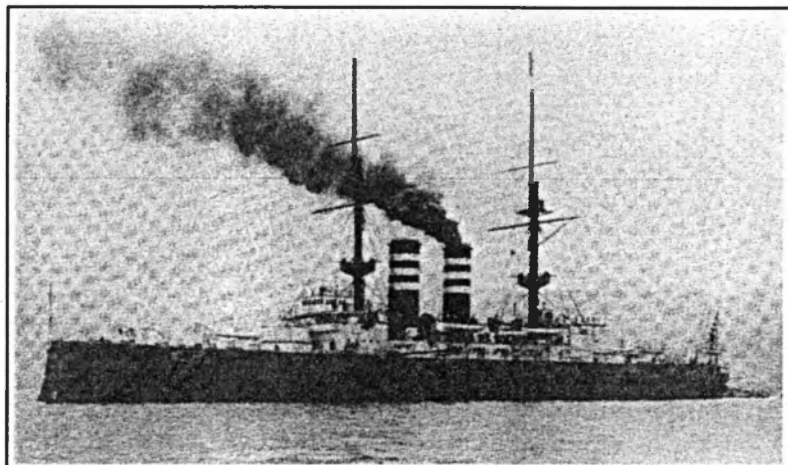




Ilustração nº 6.

À esquerda, a aeronauta Maria Aida, protagonista da segunda ascensão em Curitiba, em 1909, e alvo de críticas por parte do periódico local "Diário da Tarde".

Ilustração nº 7:

Abaixo, a ponta quebrada do "lanternin" da Catedral, onde o balão "Granada" terminou seu memorável vôo. Maria Aida desceu pelas laterais do telhado e foi ajudada por expectadores que subiram pelo interior da igreja. O dano na ponta do pára-raios permaneceu sem reparos por mais de setenta anos, só sendo corrigido na mais recente reforma do prédio, promovida sob os auspícios da prefeitura Grecca.

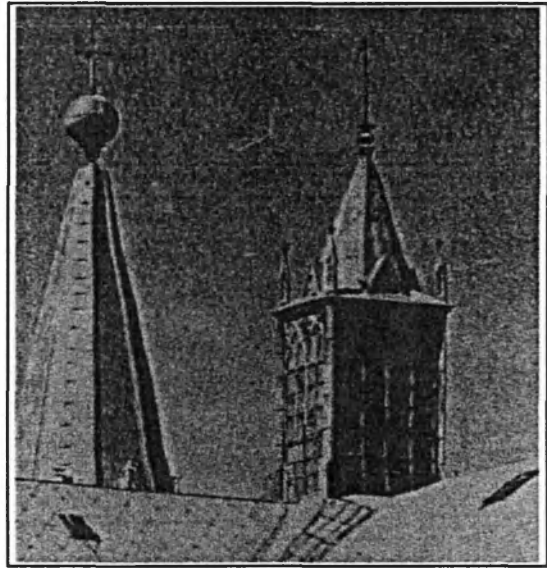


Ilustração nº 8.

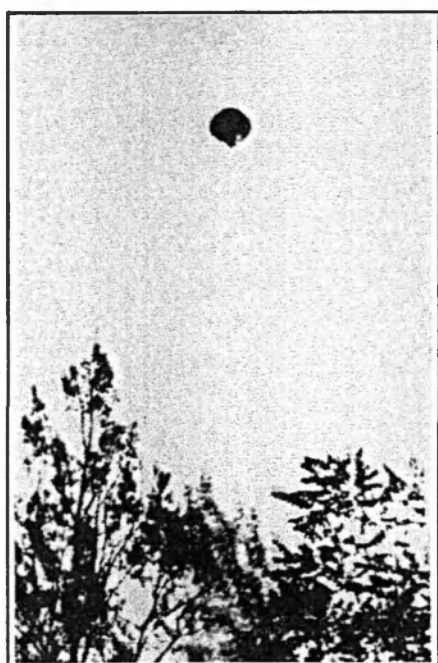
À esquerda, o Balão "Granada", na ilha do Passeio Público, posteriormente denominada a "Ilha da Ilusão", preparando-se para sua malfadada ascensão em abril de 1909.





Ilustrações nº 9 e 10.

À esquerda e abaixo, outras imagens do balão "Granada", agora em pleno espaço, salientando a precariedade do espetáculo. Não havia cesta para a aeronauta, que mantinha-se segura pelos próprios meios a um trapézio no qual realizaria acrobacias. No fragmento ampliado, fica ainda mais clara a temeridade da apresentação em tudo semelhante à do mexicano Ceballos, 30 anos antes.



Ilustrações nº 11 e 12.

À esquerda e à direita, imagens do voo do "Granada", tornando mais fácil perceber as dimensões reais do globo, visto que, mesmo quando aproximada, a figura da balonista permanece indiscernível.

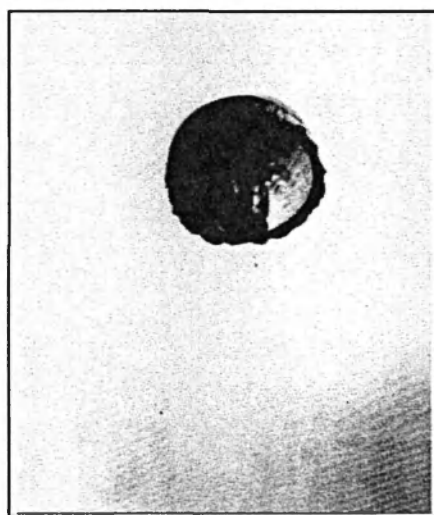




Ilustração nº 13:

À direita, Santos Dumont pilotando o nº 6 e contornando a Torre Eiffel para reclamar o prêmio Deutsch, que seria concedido ao primeiro dirigível capaz de decolar, realizar esta complicada manobra e retornar ao seu ponto de partida em menos de uma hora. Esta fotografia é, talvez, a mais reproduzida e uma das mais famosas imagens relacionadas a Santos Dumont, ainda no período em que aperfeiçoava o voo com balões. No momento da realização deste feito, imagens como esta não tinham meios de ser divulgadas rapidamente, chegando portanto ao Brasil muito tempo depois do acontecido. Apesar disso, tornou-se com o tempo conhecida, através de revistas e almanaques. Talvez seu aspecto mais notável seja o de reunir estes dois objetos, tão simbólicos do moderno nesta época, congelados no momento de seu encontro, comunicando uma dupla investida do Ocidente contra as alturas: a da engenharia pesada do ferro e do aço, e a da leveza e serenidade do voo aerostático.

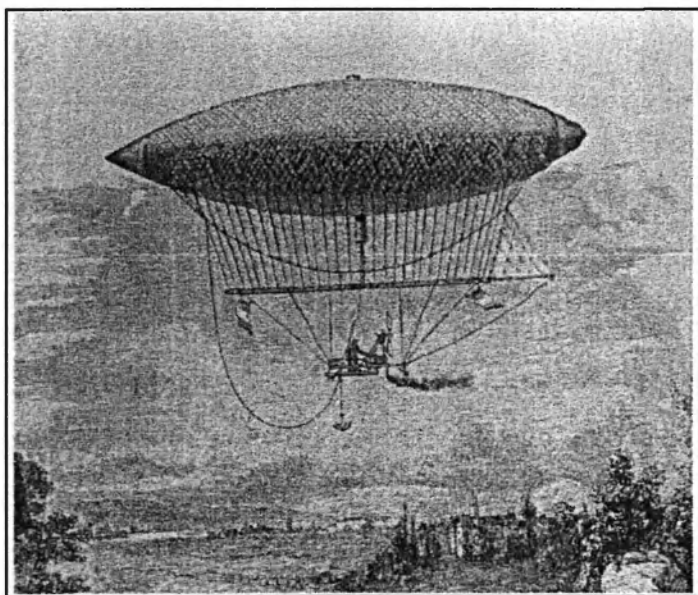
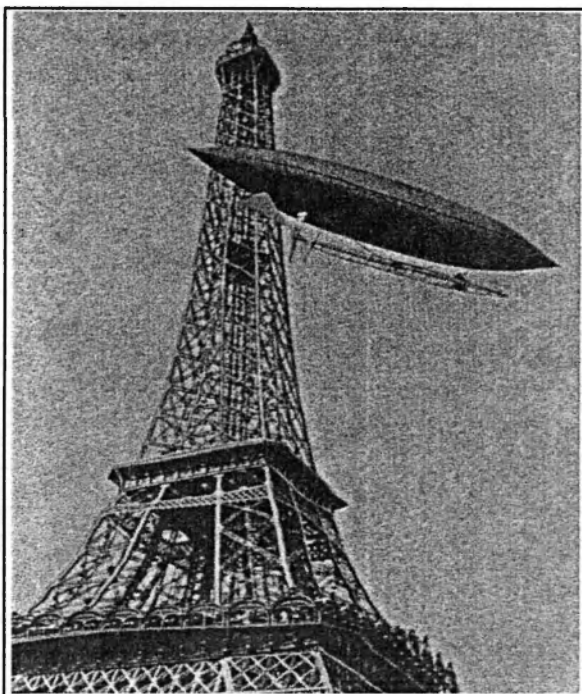


Ilustração nº 14:

O balão dirigível construído por Henri Giffard, com o qual ele realizou seu primeiro voo em 1852. Equipado com um motor a vapor, ela já possuía muitos dos elementos que se tornariam padrão para todos os seus sucessores. O formato do seu balão também foi influente, não apenas nos projetos de dirigíveis do desenhove, como nas descrições futuramente empregadas por Júlio Verne, ao adotar o tema do voo aerostático dirigido em seus romances. Verne, no entanto, considerava a dirigibilidade dos balões uma empresa pouco prática,

acreditando mais no voo aerostático controlado pelas correntes de vento e nas possibilidades muito maiores do voo dos mais pesados que o ar.

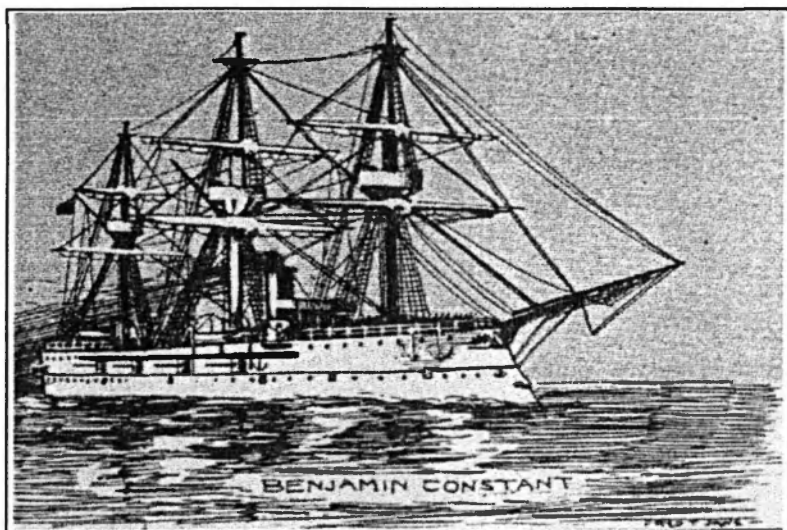


Ilustração nº 15:

O cruzador brasileiro Benjamin Constant, talvez o mais citado produto tecnológico nos jornais do começo do século. Navio escola, este cruzador a vapor (ainda possuidor de três imponentes mastros de velas) era constantemente utilizado para “mostrar a bandeira”, ou seja: exibir-se pelos portos de todo mundo, apresentando uma face concreta para o discurso progressista do Brasil da República Velha. A insistência com a qual este navio fazia-se presente nos

noticiários cotidianos, pode ser usada para exemplificar a importância de artefatos como estes couraçados, ou os dirigíveis, para uma imprensa ansiosa por “símbolos do progresso”.

Ilustração nº 16:

O couraçado brasileiro “Minas Gerais”, de uma classe de dois “Dreadnaughts” mandados construir na Inglaterra. Assim como o “Benjamin Constant”, a movimentação destes grandes navios de guerra pôde ser acompanhada desde sua construção, pelas notas dos jornais do período. A necessidade da posse de belonaves modernas e poderosas dominou as políticas armamentistas das nações do mundo inteiro no começo do século vinte. E o Brasil não foi diferente, muito embora seus esforços tivessem seu caráter político muito mais exacerbado que o estratégico. A encomenda de dois únicos couraçados dificilmente teria qualquer efeito no que diz respeito à supremacia naval, mas estes ofereciam uma imagem insubstituível de modernidade tecnológica. Uma corrida para a compra de embarcações dispendiosas como esta, acabou envolvendo a Argentina, o Brasil e o Chile, inspirada no fenômeno idêntico que ocorria entre as grandes potências industriais. Trata-se de um sintoma esquecido da idolatria tecnológica, que revela o quanto esta entremeava-se na estrutura político administrativa das nações, não importando o seu status econômico. O olhar capaz de reconhecer nestes gigantes de metal uma beleza que rivalizava com a da “Vitória da Samotrâcia”, era também passível de ser dirigido às grandes locomotivas ou aos balões e dirigíveis.

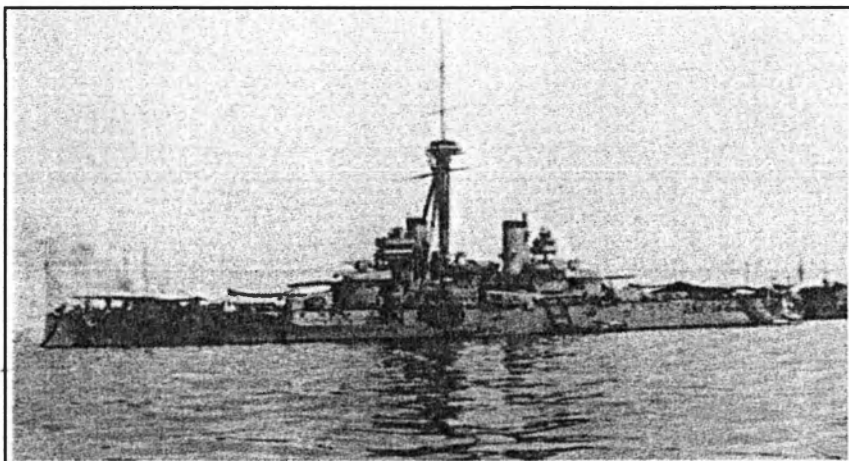


Ilustração nº 17:

O Couraçado argentino “Rivadavia”, com suas seis torres, cuja construção, encomendada aos estaleiros ingleses, foi motivada pela encomenda dos couraçados brasileiros da classe “Minas Gerais”. As ampliações da armada argentina também eram assunto constante nas notas internacionais, acompanhadas não somente de exaltado patriotismo ferido, como de elogios à potência destas máquinas, sem a qual país algum podia passar.

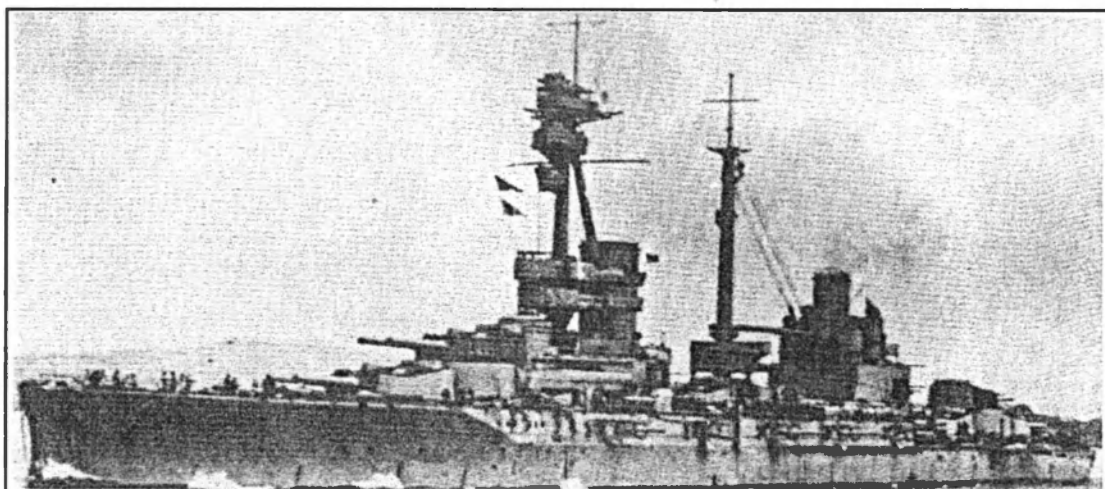
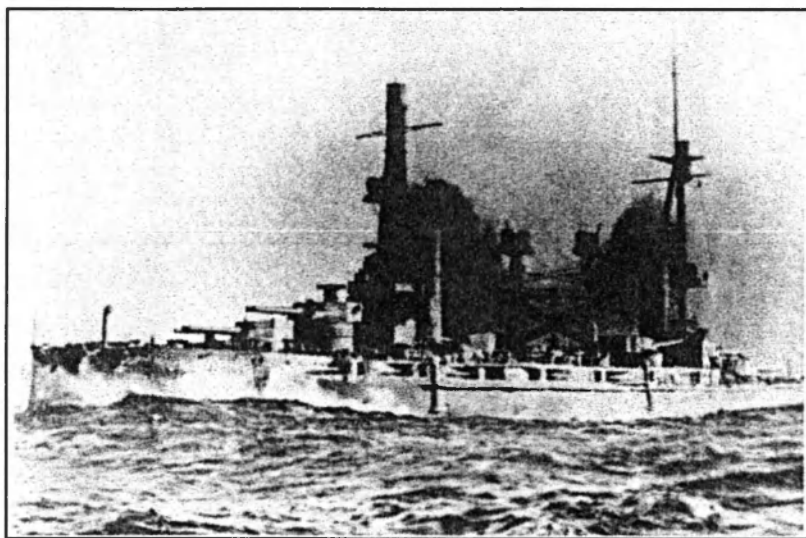


Ilustração nº 18:

O couraçado brasileiro “Rio de Janeiro”, mandado construir na Inglaterra. Na época de sua conclusão, era o maior e mais poderoso navio de guerra do mundo. Este paroxismo tecnológico, com sete torres de canhões de grosso calibre (o maior número já incluído em qualquer couraçado), era um *superdreadnaught* encomendado para superar o “Rivadavia” argentino. Quando o Brasil não conseguiu terminar de pagar por sua compra, ele foi inicialmente vendido à Turquia e, quando começou a I Guerra Mundial, acabou incorporado à armada inglesa com o nome de H.M.S. Agincourt. Curiosamente, algo de dimensões escandalosas como este calote internacional, não ganhou as primeiras páginas dos periódicos curitibanos do período.

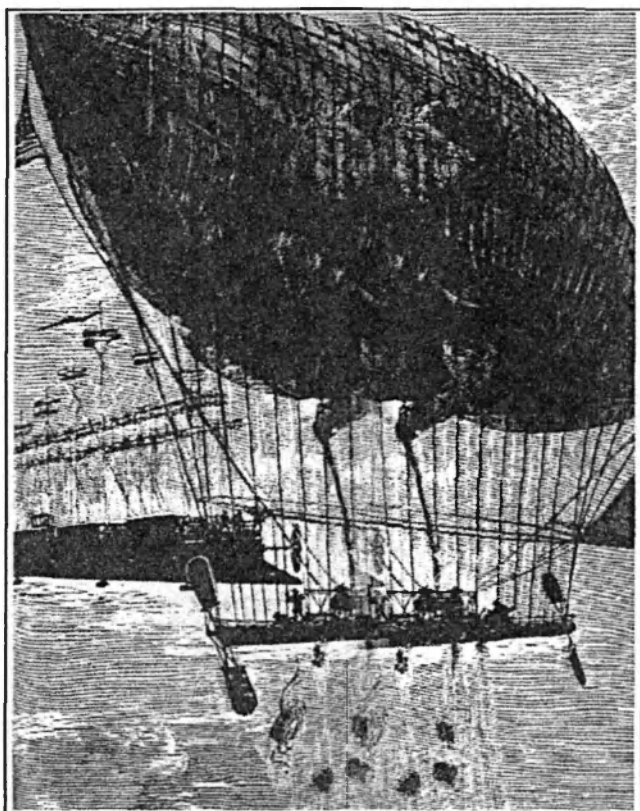


Ilustração nº 19:

O Encontro entre o “Albatroz” e o “Avante”, gravura de Riout, que retrata o ponto culminante do livro “Robur, o conquistador”. Metafórico, o livro trata da batalha anunciada entre os inventores do mais pesado que o ar e do dirigível. À época em que o livro foi escrito, ambas as invenções ainda estavam para ser alcançadas, e o combate imaginário era fruto apenas da imaginação de Verne. Na imagem, a fragilidade do “Albatroz” oculta a sua força, e o tamanho do “Avante”, acentuado pela perspectiva, oculta-lhe a fraqueza. Encontros semelhantes viriam a acontecer a partir do segundo ano da I Guerra Mundial, quando os gigantescos zeplins bombardeiros dos alemães passaram a ser atacados em seu elemento pelas frágeis máquinas voadoras de pano e madeira que constituíam o British Flying Corps (Corpo Aéreo Britânico). Assim como ocorrera com o “Avante”, a estratégia de buscar refúgio nas alturas não impediu que, com o desenvolvimento de melhores motores, os caças ingleses alcançassem os zeplins e a vitória prevista por Júlio Verne.

Ilustração nº 20:

“A batalha de Hampton Roads”, litografia de Currier & Ives representando o embate naval entre o U.S.S. Monitor (primeiro Plano) e o C.S.S. Virginia (ou “Merrimack”, ao fundo), em 1862, durante a Guerra da Secessão. Não houve vitoriosos neste combate real entre dois estranhos navios de metal, ambos produtos revolucionários da era tecnológica. O sucesso extraordinário do Virginia, que havia destruído de um só golpe toda a frota da união que se reunira para combatê-lo, causara pânico em Washington e júbilo aos confederados, mas a chegada do Monitor interrompeu o seu avanço. Este encontro marcou o fim para os grandes navios de madeira, inaugurando a era dos couraçados. A força de representações como esta na cultura imágica do período foi muito acentuada, tanto pela importância do evento, quando pelo ineditismo das formas envolvidas. Os detalhes semelhantes entre este encontro e o do “Albatroz” com o “Avante” são muitos, desde o aparecimento repentino e inesperado do “Monitor” até o resultado da batalha, na qual, como o “Albatroz”, ele obteve uma vitória tática que, com o tempo, afirmou a superioridade dos navios inteiramente de metal sobre os mistos, como o “Merrimack”. A própria coreografia do combate parece ter influenciado tanto a Verne quanto ao seu ilustrador, no livro que seria lançado em 1886.

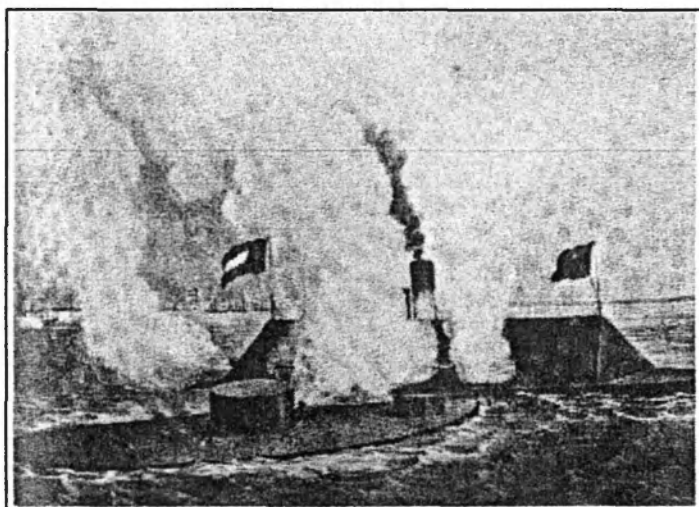
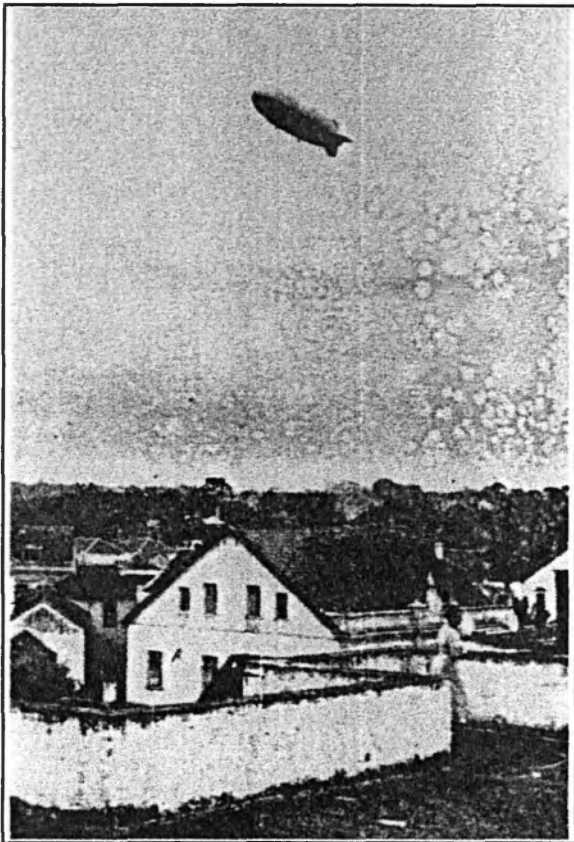






Ilustração nº 21:

À esquerda, o “Graff Zeppelin” sobrevoando o litoral paranaense, em 1935. O registro desta paisagem desolada, e do escasso público que testemunhou o evento, ajudam a entender porque esta passagem não teve o mesmo impacto daquela que ocorreria em Curitiba, um ano depois, com o “Hindenburg”.



Ilustrações nº 22 e 23:

Acima e à direita, o “Hindenburg”, visto à distância nos céus de Curitiba, em 1936. Embora hajam fotografias em que o zepelim aparece mais próximo do solo, e em melhores detalhes, estes dois registros esclarecem acerca da dimensão visual real da sua passagem. Mantendo-se a uma altura média, estimada por testemunhas da época, em 400 metros, o dirigível poucas vezes esteve posições melhores do que estas. No entanto, registros fotográficos como estes não fazem justiça ao que foi presenciado pela população da cidade naquele dia. A foto casual foi incapaz de capturar o sentido que a época emprestava a este tipo de aeronave, assim como a sua bidimensionalidade furta, ao observador, a sua noção de profundidade, que lhe permitiria reconhecer o tamanho real do gigantesco objeto. Para efeito de comparação, vale recordar que, cada uma das aletas direcionais (que pouco aparecem nas

fotos), tem uma altura equivalente à de um prédio de mais de cinco andares, sendo portanto, maior do que qualquer uma das edificações visíveis nestas cenas.

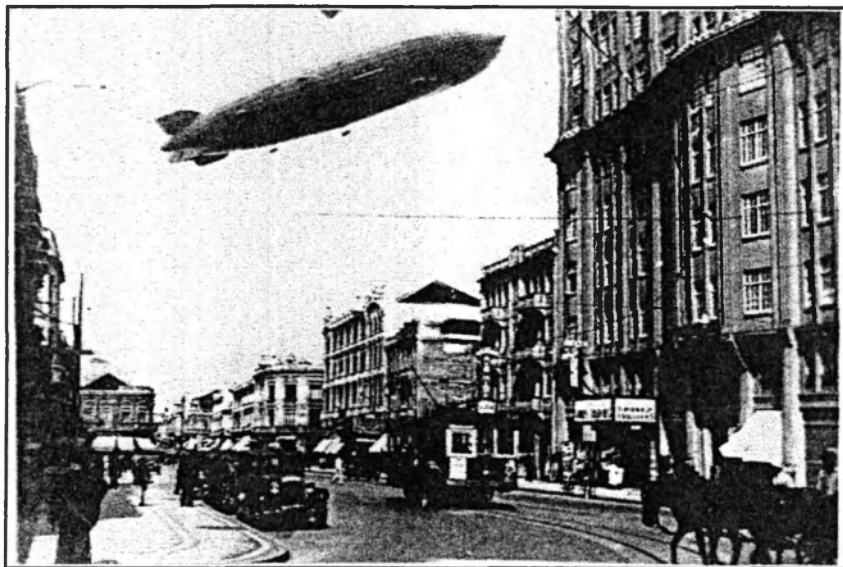


Ilustração n° 24 e 25:

À direita e abaixo, registros muito mais apropriados para satisfazer o entendimento do zepelim, quando este se faz caucado em construções imaginárias. Acima, uma das fotos mais reproduzidas da passagem do “Hindenburg”, mostrando-o em vôo rasante sobre Rua XV de Novembro, com o Edifício Garcês em primeiro plano. A presença do Edifício Garcês não é acidental já que, na época em que o *Hindenburg* passou pela cidade, neste prédio ficava a sede do Consulado da Alemanha. Em outras fotos do período, pode se ver a bandeira da suástica tremulando sobre o brasão da águia nazista, no mesmo local onde, ainda hoje, encontram-se postes para o hasteamento da bandeira nacional em dias festivos. Mas não foi o acaso a possibilitar este encontro feliz entre símbolos da “germanidade”. A autenticidade deste registro é discutível pois, além do dirigível aparecer em uma posição de improvável dirigibilidade (inclinado para o lado em um ângulo precário), os transeuntes demonstram um total desinteresse pelo fenômeno sobre suas cabeças. E isso considerando que a aeronave ocupa quase todo o céu, tal seria a sua aproximação do solo. Na verdade a ilegitimidade deste registro é denunciada pela foto abaixo, onde aparece a mesma imagem do zepelim, mas agora sobrevoando a Rua Barão do Rio Branco, também sem despertar grandes atenções.

